MAX VASCONCELLOS

VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

Estrada de Ferro Central do Brasil

LINHA DO CENTRO E RAMAES

5ª EDIÇÃO

RIO DE JANEIRO — IMPRENSA NACIONAL — 1934

Volumes publicados:

A Estrada de Ferro Central do Brasil
Linha do Centro e Ramaes (5ª edição)

A Estrada de Ferro Central do Brasil
Linha Auxiliar (3ª edição)

Em preparação:

A Leopoldina Railway

Esta pagina representa uma justa homenagem

Ao

Coronel Mendonça Lima

Director da Estrada

A aceitação que S. Ex. deu ao presente trabalho, constitue, para o autor, inapreciavel galardão.

MAX VASCONCELLOS

Rio — 1934

NOTA INICIAL

Dizia a nota preambular da primeira edição deste livro:

"Na faina de concorrer com a particula insignificante do meu esforço, para a propaganda das cousas da Central e vulgarização de conhecimentos sobre as regiões por ella percorridas, eu me propuz fornecer, em livro, informações tanto quanto possivel minudentes, claras, abundantes e precisas, ao nacional ou estrangeiro que se queira utilizar da Estrada.

Para isso, dividi a obra em quatro volumes, e realcei, em capitulos separados, os assumptos que julguei deverem mais directamente interessar ao publico e á propria Estrada. Obedeci, no desenvolvimento desses assumptos, ao plano préviamente concebido e synthetizado no summario de cada capitulo.

Entre mil outras difficuldades que se me oppuzeram á resolução deliberada, surgiu a da falta de uma publicação synthetica, official ou não, onde eu fosse buscar directamente os dados para o trabalho, por sua natureza esfalfante e arido. Esfalfante pela necessidade de conhecer a linha em todo o seu percurso (sem as facilidades vadias do apoio official); arido pela meticulosidade que exige no terreno das informações technicas e minudencias estatisticas (com que se coaduna, mas por que se não enthusiasma o feitio alvoroçado do meu espirito).

De facto, além de innumeras viagens sem conforto (não se podem "a priori", descrever regiões atravessadas por uma linha ferrea) e de caminhadas fatigantes e repetidas que tive necessidade de realizar, muita lauda amarella, muito algarismo accumulado, muita carta geographica contradictoria, muita estatistica prolixa me cahiu sob os olhos na pesquisa exhaustiva dos elementos para a elaboração da obra.

Não esmoreci ante a indifferença geral; a hostilidade ambiente da minha obscura condição burocratica, não me abateu o animo; nem as vicissitudes decorrentes da parca situação material em que ha annos me debato, impediram a publicação do livro, modesto producto de uma tenacidade indefessa; não me entibiou o alento a inveja soez de alguns ou a critica de sapateiro de outros; o meu enthusiasmo não

se sentiu amortecido com o sarcasmo repugnante dos profissionaes da maledicencia, para as vozes de cuja cornitrompa tenho sempre tapadas os ouvidos; não recuei deante da maldade daquelles que tentaram macular o meu trabalho patriotico, emprestando-me fins pessoaes, propositos menos elevados.

Só, no campo de honra, dispondo apenas dos banzos recrutas da minha nulla capacidade ferroviaria, o duplo papel de general e de sargento, tive de o desempenhar desde o inicio da lucta.

Confiei, porém, nos meus recrutas, esperando delles aquelle mesmo milagre que transformou os seus inexperientes collegas francêses de 1814, nas lendarias figuras que salvaram o renome militar da sua patria na Campanha de França.

Teria confiado demais?

O publico dirá."

* * *

Já na segunda edição eu accrescentava:

"Agora, nesta segunda edição, devo reconhecer (e proclama-lo com alegria) que mais uma vez cumpriu-se a affirmação consoladora do heroico poeta lusitano: depois de procellosa tempestade...

A obra teve aceitação franca por parte do publico e despertou interesse nas espheras officiaes. A época é das estradas; o livro calhou.

Engenheiros, aggremiações scientificas e technicas, jornalistas, literatos, politicos, funccionarios ferroviarios, commerciantes, etc., não me regatearam applausos, em desvanecedoras apreciações que foram muito além da minha expectativa.

Aos esforços isolados e arduos na nocturna sombra *da duvida, succedeu a* serena claridade *do labor animado e compensado pela consagração que teve o livro.*

E quando o horizonte é limpido e o ambiente é aquecido pelo sol reconfortante da confiança, a rota se cumpre mais desassombradamente, mais directamente, dispensando rodeios a que, para segurança da viagem, muitas vezes obrigam os dias ennevoados da incerteza.

De ha muito que a nossa grande estrada de ferro se resente da falta de um guia pratico e informativo, que facilite ao passageiro o modo de entender-se com ella, sem o atropelo e a incerteza das informações verbaes e de ultima hora.

Igualmente, os nossos mais vivos interesses de paiz procurado por turistas e homens de negocios de todas as procedencias, resentem-se da falta de publicações deste genero.

O meu trabalho representa uma base, um esboço, o ponto de partida de uma importante publicação, de uma larga obra de vulgarização de conhecimentos amplos, minudentes e exactos, não só das cousas da Central, como de outras estradas e dos municipios por ellas percorridos; publicação que poderá vir a ser o verdadeiro Guia *das*

estradas nacionaes, organizado, completo, e tão definitivo quanto comporta a significação do termo em se tratando de estradas que se ampliam todos os dias e todos os dias inoculam uma nova seiva de vitalidade nas regiões por ellas beneficiadas.

O presente volume descreve a Linha do Centro e todos os seus ramaes.

A Linha Auxiliar formará o assumpto de outro livro e assim ficará completado, em dois volumes apenas (com excepção dos horarios e tarifas, que constituirão opusculo á parte) o trabalho sobre a Central do Brasil.

Toda a materia por mim organizada para os tres primeiros volumes da obra passa a condensar-se em um só tomo, sem, aliás, a restricção das descripções; antes, com ampliação dellas.

Nessa concretização, que altera a primitiva divisão do livro, obedeci a motivos de ordem pratica.

O volume engordou, de certo.

Mas, não chega a constituir um massudo cartapacio de materia impressa, desses cuja simples vista desanima logo o leitor. O augmento do numero de paginas é compensado pela vantagem de encontrar o passageiro, em um só volume, a descripção de todas as linhas da Central propriamente dita.

De resto, sendo muitas dessas paginas communs aos tres primeiros volumes, o referido augmento consiste apenas na descripção das linhas não incluidas na primeira edição.

De modo que o livro é bom de lêr, porque continúa a ser pequeno e maneiro; e porque a agua morna do estylo é temperada com o condimento de grande quantidade de photographias e plantas."

* * *

A terceira edição, de 6.500 exemplares, e que, apezar da falta de propaganda, acha-se esgotada, trouxe-me um conforto e um alento: a certeza de que o meu modesto trabalho realizou, cabalmente, uma das suas finalidades.

De facto, elaborando o livro, tive tambem em vista a sua utilidade estrategica, naquillo que se refere á vasta região atravessada pela Estrada.

A Revolução de 1930 e a de S. Paulo, que, em grande parte, tiveram por theatro as formosas plagas cortadas pela Central, deram opportunidade áquella certeza, como se vê das cartas por mim transcriptas no fim do volume.

* * *

A edição seguinte, de 1933, foi apenas de 1.000 exemplares e esgotou-se rapidamente. Elaborada em principios de 1932, só sahiu a lume em dezembro de 1933. A penosa gestação burocratica do processo de autorização para imprimi-la e a lentidão nacional com que marcharam os trabalhos de impressão, occasionaram aquella demora.

* * *

A presente edição, de 5.000 exemplares, sahe com as alterações impostas pelo vertiginoso progresso da Central e das regiões que ella [illegible].

Quem se abala a emprehender obra da natureza das "Vias Brasileiras de Communicação", tem necessidade de acompanhar, attentamente, o evolver daquellas regiões, e a transformação, por assim dizer diaria, por que passa a Estrada na sua marcha ascencional para attingir os objectivos visados.

Observando, pois, todas as modificações occorridas desde 1932, a 5ª edição sahe flagrantemente actualizada.

Era nosso proposito completar a parte cartographica da obra, dando a planta de cada uma das cidades attingidas pela linha, certo de que, para elucidação do leitor, le plus simple croquis lui en dirait plus que le plus grand récit.

Tudo quanto um esforço isolado (isto é, sem o amparo de recursos proprios e sem o prestigio do apoio official) pudesse fazer para conseguir aquelle desiderato, cremos te-lo feito.

E fizemo-lo sem nunca desprezar o avisado conselho do velho rifão: quem quer vae, quem não quer manda.

O meio brasileiro não permitte elaborações rapidas de trabalhos que dependem de subsidios e informações a que elle ainda se mostra tão refractario.

Alguma cousa, entretanto, resultou da teimosa diligencia — a certeza moral de, a seu tempo, podermos obter as alludidas plantas.

Esperemos.

CAPITULO I

A CENTRAL DO BRASIL

SUMMARIO

DE DOM PEDRO II A INDEPENDENCIA

Resumo historico

O dealbar da éra ferroviaria no Brasil, foi a "Carta de lei", de 29 de agosto de 1828, assignada por José Clemente Pereira.

Foi na Regencia, entretanto, do padre Diogo Antonio Feijó que se pensou pela primeira vez em ligar a Capital do Brasil ás então Provincias de S. Paulo e Minas. A lei n. 101, de 31 de outubro de 1835, autorizou a concessão do privilegio por 40 annos. (*)

A 4 de novembro de 1840 foi concedido ao Dr. Thomaz Cockrane (**) privilegio por 80 annos para a construcção de uma via ferrea da Côrte a S. Paulo.

A 25 de novembro do mesmo anno organizou-se uma Companhia para explorar aquella concessão, sendo desde logo empossada a sua directoria composta de: Joaquim J. de Faro, J. A. de Oliveira e Silva, A. da Cunha Barbosa Guimarães, M. E. Monteiro de Barros, Thomaz Cockrane, J. P. da Veiga e Carlos Pentland.

Caducada essa concessão e tendo baqueado outras tentativas de emprehendedores nacionaes e estrangeiros, foi pelo Governo promulgada a lei n. 641, de 26 de junho de 1852, sendo chamadas por edital de 4 de outubro, propostas para a construcção da Estrada.

Foi preferida a de Cockrane, que ainda uma vez deixou caducar a concessão.

Depois de varias tentativas realizadas em Londres, resolveu o Governo fazer organizar no Imperio outra Companhia, designando para metterem mãos á empresa o visconde de Rio Bonito, o dr. Caetano Furquim de Almeida, João Baptista da Fonseca, J. C. Mayrink e Militão Maximo de Souza.

Em 9 de maio de 1855, eram emfim decretados os estatutos da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II.

(*) A lei de 31 de outubro não fallava em S. Paulo; autorizava a conceder "carta de privilegio" á companhia que fizesse "uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro (sic) para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia".

(**) Era medico, e nascido na Inglaterra.

Determinou outro decreto da mesma data que a Estrada transpuzesse a serra do Mar, dividindo-se em dois ramaes: um para a povoação da Cachoeira, em S. Paulo, outro para Porto Novo do Cunha, em Minas.

A primeira directoria, eleita pela Assembléa Geral de Accionistas, compunha-se de: Christiano Benedicto Ottoni, Jeronymo J. Teixeira Junior, Roberto J. Haddock Lobo, Alexandre J. de Siqueira e J. Baptista da Fonseca.

Iniciadas as obras em 1 de junho de 1855, no Campo da Acclamação, foi preciso demolir a egreja parochial de Sant'Anna, ali levantada pelos crioulos em 1735, no logar onde está hoje a Estação D. Pedro II.

Por decreto n. 3.503, de 10 julho de 1865, foi a Central incorporada ao Patrimonio Nacional, pela transferencia ao Estado das acções da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II.

Egreja de Sant' Anna, demolida em 1855

Em 29 de março de 1858 abria-se ao trafego o primeiro trecho da linha, entre D. Pedro II e Queimados (k. 48.278); em 8 de novembro do mesmo anno, o de Queimados a Belém (k. 61.749); em 12 de julho de 1863, o de Belém a Paulo de Frontin (k. 85.501); em 7 de agosto de 1864, o de Paulo de Frontin a Barra do Pirahy (k. 108.222); em 18 de junho de 1865, o de Barra a Barão de Vassouras (k. 128.528); em 11 de agosto de 1867, o de Barão de Vassouras a Parahyba do Sul (k. 187.231); em 13 de outubro do mesmo anno, o de Parahyba a Entre Rios (k. 197.613).

Pelo Gabinete de 16 de julho de 1868, foi apresentada proposta para o prolongamento da Linha do Centro até o Rio das Velhas; e a 6 de agosto de 1871 tiveram inicio os trabalhos desse prolongamento.

"D. Pedro II"

Em 31 de outubro de 1875 foi inaugurado o trecho de Entre Rios a Mathias Barbosa (k. 252.681); em 30 de dezembro do mesmo anno, o de Mathias Barbosa a Juiz de Fóra (k. 275.067); em 1° de fevereiro de 1877, o de Juiz de Fóra a Santos Dumont (k. 324.050); em 27 de junho de 1880, o de Santos Dumont a Barbacena (k. 378.192); em 28 de outubro de 1881, o de Barbacena a Carandahy (k. 419.652); em 15 de dezembro de 1883, o de Carandahy a Lafayette (k. 462.278); em 16 de julho de 1887, o de Lafayette a Itabirito (k. 523.535); em 13 de fevereiro de 1891, o de Itabirito a Sabará (k. 582.424); em 6 de abril de 1893, o de Sabará a Santa Luzia (k. 610.381); em 17 de junho de 1895, o de Santa Luzia a Pedro Leopoldo (k. 648.023); em 14 de setembro de 1896, o de Pedro Leopoldo a Sete Lagôas (k. 684.335); em 5 de agosto de 1904, o de Sete Lagôas a Cordisburgo (k. 743.467); em 5 de agosto de 1905, o de Codisburgo a Curvello (k. 797.297); em 15 de março de 1906, o de Curvello a Corintho (k. 852.175); em 28 de maio de 1910, o de Corintho a Pirapora (k. 1.005.940); em 1922, o de Pirapora a Independencia (k. 1.007.873).

Em 14 de novembro de 1914 foi inaugurada a estação Joaquim Murtinho, no k. 477.823, da Linha do Centro; e em 20 de junho de 1917 era aberta ao trafego a linha do Paraopeba, entre Joaquim Murtinho e Bello Horizonte (k. 639.951).

"Princeza Imperial" — Locomotiva que inaugurou o trafego da Central

Em 7 de setembro de 1895 foi inaugurado o trecho de General Carneiro (k. 590.310 da Linha do Centro) a Bello Horizonte (k. 604.653), construido pelo Estado de Minas e incorporado á Central em 13 de dezembro de 1899. A construcção desses 14 k. 343 de linha antecedeu a do trecho de Bello Horizonte a Joaquim Murtinho, por isso que foi esse o primeiro, o mais facil, o mais curto caminho para a nascente capital do Estado, a qual, crescendo em importancia, exigiu o caminho mais amplo da bitola larga, cujo traçado, seguindo o valle do Paraopeba e transpondo depois o divisor das aguas desse e do Rio das Velhas, chegou á capital mineira, como se disse, em 1917.

Entre D. Pedro II e Bello Horizonte a linha (a que passa pelo valle do Paraopeba) é de bitola larga ($1^{m},60$), com linha quadrupla da Central a Engenho de Dentro (k. 11.398), sextupla de Engenho de Dentro a Madureira (k. 16.680), novamente quadrupla de Madureira a Deodoro (k. 22.058) e dupla de Deodoro a Barra do Pirahy (k. 108.232).

Entre Lafayette e Independencia e entre General Carneiro e Bello Horizonte a linha é de bitola estreita ($1^{m},00$). Os trechos de Barão de Vassouras a Juparanã, de Parahyba a Entre Rios, e de Lafayette ao k. 503.600 do ramal de Ponte Nova, são de bitola mixta.

Com a proclamação da Republica, em 1889, veio a Estrada de Ferro D. Pedro II a denominar-se *Estrada de Ferro Central do Brasil* (*), passando a chamar-se *Central* a antiga estação da *Côrte*, primitivamente estação do *Campo*.

(*) Aviso n. 143, de 22 de novembro de 1889.

Em 1926, sob a administração Carvalho Araujo, começou emfim a "justiça de Deus na voz da Historia", recollocando o nome de *D. Pedro II* na estação inicial da Estrada a que D. Pedro II dispensou o melhor das suas attenções patrioticas.

Embora ainda esteja longe de realizar o seu principal objectivo, que é attingir, através do enorme e elevado massiço das terras brasileiras, o valle profundo do Amazonas, a Central do Brasil, pela sua situação geographica, pela extensão das suas linhas, já constitue a mais importante rêde ferroviaria do paiz, o tronco principal do qual é tributaria toda a viação do norte e do sul da Republica.

A bacia do S. Francisco com toda a sua extensa rêde de navegação fluvial, e para onde convergem grandes linhas ferreas do Centro e do Nordéste; a do Rio Doce, riquissima; a do Parahyba, povoada e fertil; e a do Paraná, futurosa e grande, estão ligadas pelos trilhos da Central.

Primitivos carros de 1ª classe

Perlongando, entretanto, a vista sobre o schema das linhas da Estrada, conclue-se logo, sem o temor da contradita de grandes financistas, que a construcção urgente de algumas das suas linhas estudadas constitue imperiosa necessidade. A conclusão dos ramaes de Angra e de Lima Duarte; o prolongamento do ramal de S. Paulo até Santos; e a ligação das linhas desse mesmo ramal com as da Sorocabana, são obras exigidas pela propria vida administrativa da Estrada, que nellas vê tambem a realização immediata de grande parte dos seus objectivos.

ADMINISTRAÇÃO

DIRECÇÃO GERAL
Directoria.
Sub-Directoria.
Gabinete.
Secretaria.

1ª DIVISÃO — Administração Geral

Chefia.

1ª Sub-Chefia — Inspectorias Financeiras: Da receita. Da Despesa. Do Thesouro.

2ª Sub-Chefia — Inspectorias Economicas: Da Estatistica. Commercial.

3ª Sub-Chefia — Inspectorias de Materiaes: Administrativa. Technica.

2ª DIVISÃO — Trafego

Chefia.

1ª Sub-Chefia — Movimento.

2ª Sub-Chefia — Inspectoria de Reclamações. 4 Inspectorias de Trafego.

3ª Sub-Chefia — 5 Inspectorias de Trafego.

3ª DIVISÃO — Linha e Edificios

Chefia.

1ª Sub-Chefia — 1ª secção: Campo e Cadastro. 2ª secção: Estudos e Projectos. 3ª secção: Architectura. 4ª secção: Desenhos.

2ª Sub-Chefia — 15 Inspectorias de Linha.

3ª Sub-Chefia — Inspectorias Especiaes: Telegraphos e Illuminação, Signalização, Officinas, Florestal.

4ª DIVISÃO — Locomoção

Chefia.

1ª Sub-Chefia — Secção Experimental. Secção de Estudos e Projectos. Secção de Desenhos.

2ª Sub-Chefia — 9 Inspectorias de Locomoção.

3ª Sub-Chefia — Officinas do Engenho de Dentro e de Bello Horizonte.

Nota — E' esta a organização de serviços constante do Regulamento approvado pelo decreto n. 20.560, de 23 de outubro de 1931. A Directoria da Central, previamente autorizada pelo Ministro respectivo, acaba de nomear uma commissão de technicos para proceder á revisão do referido Regulamento. O quadro acima será, provavelmente alterado. Na duvida, pois, sobre a estabilidade das actuaes sédes das Inspectorias, deixamos de indicar a localização das msemas.

DADOS ECONOMICOS

QUADRO DO PESSOAL

Em dezembro de 1929 o quadro do pessoal da Estrada era de 26.826 ferroviarios, sendo 4.781 titulados e 22.115 jornaleiros.

Assim, temos, incluidos os extranumerarios, 9,1 empregados por kilometro, emquanto que a S. Paulo Railway, a importante estrada de ferro que tão integralmente desempenha os seus objectivos economicos, têm 59,96 empregados por kilometro de linha. (*)

São dados officiaes, portanto, positivos. E estas expressões numericas, parece-nos, bastam para fazer calar (pelo menos na parte relativa ao proclamado excesso de empregados da Central) a critica impiedosa e malsã de certos technicos de bar.

O numero de funccionarios da Estrada é insuffiicente para o seu trafego, que attingiu a 1.109 trens diarios em 1929. Emquanto que as sete principaes estradas de ferro do Brasil reunidas, (Leopoldina, Inglêsa, Paulista, Sorocabana, S. Paulo-Rio Grande, V. F. do Rio Grande do Sul e E'ste Brasileiro) transportaram no referido anno, 49.248.896 passageiros, a Central, sósinha, transportou 96.994.669.

Pelo relatorio de 1927, da Central, verifica-se (Introducção, pagina XXV), que a Estrada realizava, em 1925, 119 toneladas-milhas por trem milha. Dada a relação entre o peso medio dos nossos trens e o dos trens americanos, poderiamos ter até 24,3 empregados por milhão de toneladas-milhas.

"Se por um lado, — diz muito bem a Introducção citada — os methodos burocraticos obrigam a manter um grande corpo administrativo, por outro lado ha innumeros serviços executados com insufficiencia de pessoal. Em muitos perdura a deshumana escala de 12 horas de serviço, por insufficiencia de pessoal".

O que importa saber, quanto ao elemento humano em uma estrada de ferro, é o numero de empregados em relação ao peso médio dos trens. Esse numero deve ser inversamente proporcional ao referido peso, isto é, quanto maior for a tonelada-milha por trem-milha, menor deverá ser a quantidade de empregados por milhão de toneladas-milhas.

Ainda neste particular, o veredicto inappellavel dos numeros se declara em favor da Central, como poderá verificar quem se quizer dar o trabalho de cotejar as estatisticas que se prendem ao assumpto.

A evidencia destes factos é tanto mais honrosa para a Estrada, quanto o estudo dos 'factores", no caso de uma possivel situação de

---

(*) Estatistica das Estradas de Ferro no Brasil relativa ao anno de 1929.

inferioridade em face de outras estradas, poderia eximi-la de todas as culpas.

Em que pese aos propagadores da periodica idéa de um arrendamento antipatriotico, ahi está, attestando irrecusavelmente a capacidade administrativa dos seus dirigentes, e a dedicação incondicional do seu funccionalismo, o crescimento diario das rendas da Central, apesar de todas as inaugurações rodoviarias á margem do seu leito.

E por isso que é manifesto o seu grau de desenvolvimento e a excellencia dos seus serviços, temos a mais tranquilla confiança nos destinos da nossa grande via ferrea de penetração e que é, indiscutivelmente, a primeira das suas congeneres nacionaes.

PATRIMONIO

Orçava em 1.483.154:806$486 o valor patrimonial da Estrada em 31 de dezembro de 1932.

Cumpre notar, entretanto, que o serviço de patrimonio, não está ainda apparelhado para fornecer exactamente e em dia, os elementos constitutivos do patrimonio real da nossa opulenta Central do Brasil.

A esse serviço se poderia reunir o do Tombo, Cadastro e Contencioso da Estrada, para que a Central possa contar com elementos capazes de assegurar o seu direito ou melhor, elementos que a autorizem a dizer até aonde vae o seu direito, quanto a varias propriedades de que ella se julga senhora e possuidora sem, entretanto, apresentar "nenhum documento que elucide o assumpto".

DESENVOLVIMENTO DAS LINHAS

O desenvolvimento das linhas singela, dupla, quadrupla, e sextupla era, em 1932, de 3.880 k. 871, incluidos os desvios com 582 k. 146 e as 9 linhas circulares.

EXTENSÃO DAS LINHAS

Incluindo as linhas incorporadas em 1930 (Bananal e Rio do Ouro) e 1932 (Therezopolis), é de 3.215 k. a extensão propriamente das linhas, assim discriminadas:

Bitola larga	1.235 K.
Bitola estreita	1.980 K.
	3.215 K.

DISTRIBUIÇÃO DAS LINHAS POR ESTADOS

Districto Federal	124	K.
Estado do Rio	870	K.
Estado de S. Paulo	341	K.
Estado de Minas	1.880	K.
	3.215	K.

Primitivos carros de dois andares, para passageiros

DIVISÃO DAS LINHAS

As linhas da Central grupam-se em duas grandes rêdes: a da Central propriamente dita e a da Auxiliar. A primeira compõe-se de bitola larga ($1^m,60$) e estreita ($1^m,00$); a segunda é constituida exclusivamente de bitola estreita ($1^m,00$).

Cada uma dessas rêdes apresenta a sua linha tronco, ramaes e sub-ramaes, pela seguinte fórma:

RÊDE GERAL

BITOLA	LINHAS E RAMAES	PONTO INICIAL	PONTO TERMINAL	POSIÇÃO KILOMETRICA	
				Ponto inicial	Ponto terminal
1,60	Linha do Centro.....	D. Pedro II,........	Lafayette...........	000	463
1,00	Linha do Centro.....	Lafayette...........	Independencia......	463	545
1,60	Linha do Centro.....	Jm. Murtinho'......	Bello Horizonte....	478	163
1,00	Linha do Centro.....	Bello Horizonte.....	General Carneiro...	640	14
1,60	Ramal da Maritima..	D. Pedro II...	Maritima...........	000	1
1,60	Ramal de S. Diogo..	D. Pedro II.........	S. Diogo............	000	1
1,60	Circ. de Campinho..	Madureira..........	Madureira..........	17	2
1,60	Ramal de Angra.....	Deodoro............	Mangaratiba........	22	82
1,60	Circular de Bangú...	Bangù...............	Bangú...............	31	3
1,60	Circ. do Matadouro.	Santa Cruz.........	Santa Cruz.........	55	3
1,60	Ramal de Austin.....	Austin..............	Santa Cruz.........	45	39
1,60	Ramal de Austin.....	Austin..............	Carlos Sampaio.....	45	4
1,60	Ram. de Paracamby.	Guedes da Costa....	Paracamby.	65	6
1,60	Ramal de S. Paulo...	Barra................	Norte................	109	391
1,00	Sub-ram. de Bananal	Saudade............	Bananal.............	156	27
1,00	Sub-ramal Piquete...	Lorena..............	Piquete.............	281	18
1,60	Variante do Tieté....	Calmon Vianna.....	5ª Parada..........	465	33
1,60	Ramal Lima Duarte..	Bemfica............	Lima Duarte........	269	52
1,00	Ramal de Piranga.. .	Santos Dumont.....	Mercês..............	325	57
1,00	Ramal de Ponte Nova	Burnier.............	Ponte Nova.........	458	145
1,00	Ramal Sta. Barbara.	Sabará..............	Entroncamento.....	583	171
1,00	Ramal Diamantina...	Corintho..	Diamantina.........	853	147
1,00	Ramal Montes Claros	Corintho............	Montes Claros......	853	263
1,00	Linha Auxiliar.......	Alfredo Maia.......	Porto Novo.........	000	241
1,00	Ramal do Jacutinga..	Governador Portella	S. R. do Jacutinga..	112	147
1,00	Sub-ramal A. Arinos.	Valença.............	Affonso Arinos	193	60
1,00	Ramal de S. Pedro...	Del Castillo.........	S. Pedro............	8	52
1,00	Sub-ram. de Represas	Rio do Ouro........	Represas............	50	3
1,00	Sub-ram. do Tinguá.	José Bulhões	Tinguá..............	38	12
1,00	Sub-ra. Mantiquira..	Belford Roxo.......	Gairão..............	28	35
1,00	Mant. a João Pinto..	Mantiquira..........	João Pinto..........	52	6
1,00	Xerem a Registo.....	Xerem..........	Registo.............	55	1
1,00	Linha Therezopolis..	Piedade.............	Therezopolis........	000	37
					3.215

MATERIAL RODANTE (1929)

ESPECIE	BITOLA DE 1m,60	BITOLA DE 1m,00	TOTAL
Locomotivas................................	433	[illegible]	[illegible]
Carros e vagões...........................	6.082	2.257	8.339

RECEITA

A receita do trafego ou industrial attingiu, em 1929, a importancia de 184.138:642$223.

O total indicado se discrimina pelas rubricas seguintes:

1 — **Passageiros**....................................	59.979:501$255
2 — **Bagagens e encommendas**.........................	17.923:220$925
3 — **Animaes**..	4.596:177$700
4 — **Mercadorias**....................................	72.833:645$765
5 — **Telegrammas**....................................	125:504$484
6 — **Rendas diversas**................................	29.680:592$094
	184.138:642$223

Além da referida receita industrial, a Estrada arrecadou as seguintes rendas:

Renda dos Proprios	77:276$800
Renda Extraordinaria	797:930$971
Renda Eventual	619:645$629
	1.494:853$400

Distribuida pelas rubricas: imposto do sello, de nomeação, de renda, de transportes, de viação, fundo para obrigações ferroviarias, *Diario Official* e montepio, arrecadou ainda a Estrada, para o Thesouro Nacional, a importancia de 22.514:621$703.

Assim, temos: receita total da Estrada, 208.148:117$326. Como o custeio foi (apesar da majoração de 100 % nos vencimentos do funccionalismo) de 194.332:178$495, verifica-se, á luz dos numeros, que o proclamado regimen deficitario da Central, tem seus conformes.

O *deficit* da Estrada manifesta-se apenas pela voz daquelles que procuram na renda que elles chamam "industrial", os recursos para cobrir as despesas de custeio.

Consideradas no "custeio" sómente as despesas ordinarias, excluindo portanto, as grandes reparações e reconstrucções de obras,

material rodante, etc., como fazem varias importantes empresas estrangeiras, o saldo apparecerá. E apparecerá exactamente para, accumulado anno a anno, fazer face ás despesas de obras novas, material rodante, etc., que devem ser custeadas pelo fundo especial designado na rubrica — "Obrigações ferroviarias", e para a qual concorreu a Estrada, no referido anno de 1929, com a importancia de 13.617:424$775, *tirados da sua renda.*

A Central do Brasil não póde ser encarada como empresa industrial cujo fim é enthesourar dinheiro. Estrada de ferro de propriedade do Governo, a Central do Brasil não deve ter por objectivo dar lucros directos como qualquer empresa industrial. Os serviços publicos, especialmente os federaes, não visam a accumulação de saldos; elles apenas procuram um maior desenvolvimento, para attingir o seu destino social, que é facilitar as transacções afim de produzir a renda indirecta.

O destino da Central é beneficiar a lavoura, a industria, o commercio, determinando o desenvolvimento e o progresso das regiões por ella servidas e dando á União lucros indirectos de muito maior valia que os directos.

A propria elevação de tarifas é problema que deve ser cautelosamente estudado, deixando de parte as comparações com paizes que, embora productores de material rodante e possuidores de combustivel barato, têm tarifas superiores ás da Central.

Somos um paiz em formação e o regimen tarifario baixo tem concorrido para crear e incrementar o progresso de zonas industriaes cujo desenvolvimento só póde trazer vantagens para a Estrada, uma vez que esta saiba provocar a preferencia no transporte de mercadorias de taes regiões.

VIAJANTES TRANSPORTADOS (1929)

	Quantidade
Trens de suburbios e pequeno percurso	92.477.919
Trens do interior	4.516.750

NUMERO DE TRENS

Durante o anno de 1929 foram formados 405.056 trens, assim discriminados:

	B. larga	B. estreita	Total
1. Passageiro	206.469	42.632	249.101
2. Mixtos	23.880	22.629	46.509
3. De carga (inclusive em serviço proprio).	75.857	33.589	109.446
Totaes...............	306.206	98.850	405.056

A média diaria em todas as linhas foi, em 1929, de 1.109 trens, sendo que a de suburbios da bitola larga no Rio elevou-se a 430, o que corresponde ao intervallo médio de 3'3" entre dois trens; para os de suburbios de S. Paulo a média diaria foi de 31; para os da Linha Auxiliar, 74 (66 dos suburbios do Rio e 8 dos da Rêde Fluminense); e para os do interior, 98 na bitola larga e 40 na estreita.

O percurso total dos trens em ambas as bitolas foi de 20.347.675 kilometros.

"Independencia"

PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES

O percurso kilometrico total dos carros e vagões em ambas as bitolas, foi o seguinte, em 1929:

1. Passageiros			118.738.490
2. Correio e chefe de trem			6.106.957
3. Dormitorios			10.427.635
4. Bagagem			22.358.223
5. Mercadorias			162.067.682
6. Animaes			22.922.172
7. Vasios:			
Carros	1.594.214		
Vagões	45.662.441	47.256.655	389.877.814

Pontes

LINHA	PONTE	EXTENSÃO	POSIÇÃO	RIO
Centro...........	S. Francisco.......	694 mts.	K. 1.006	S. Francisco
	Serraria...........	204 »	» 209	Parahybuna
	Paraizo............	194 »	» 135	Parahyba
	Desengano.........	173 »	» 130	
	Boa Vista........ ..	136 »	» 173	
	Rio Preto..........	118 »	» 220	Rio Preto
São Paulo........	Guararema.........	162 »	» 425	Parahyba
	Suruby.	119 »	» 189	
	Cachoeira..........	117 »	» 264	
Montes Claros......	Dr. Paulo Frontin..	167 »	» 878	Rio das Velhas
Auxiliar..........	Parahyba..........	237 »	» 164	Parahyba
	Sapucaia..........	144 »	» 212	
	Anta..............	137 »	» 201	
Austin.............	Guandú-mirim......	120 »	» 70	Guandú-mirim
Santa Barbara	Sabará............	100 »	» 584	Rio das Velhas

Viaductos

Os viaductos "Lauro Muller", dentro da cidade do Rio; "Dr. Frontin", no kilometro 104, da Linha Auxiliar; os de "Retiro" "Bôa Vista" e "Vasconcellos"; respectivamente nos kilometros 266, 379 e 389 da Linha do Centro; o do "Garrafão" na linha de Therezopolis, são obras de arte que maravilham o passageiro e honram a engenharia nacional. (*)

Além das pontes e viaductos propriamente da linha, possue a Central varias "passagens", obras de vulto que lhe augmentam o valor patrimonial, e que levam uma nota de arte e de progresso ás localidades em que estão construidas. Entre ellas citemos: as dos suburbios do Rio; a de Entre Rios; a de Juiz de Fóra; a de Barbacena; as tres de Bello Horizonte — a subterranea, sob os trilhos da Central e da Oéste, a que liga a cidade ao bairro da Floresta, sobre aquelles mesmos trilhos, e a que dá passagem á Avenida de Contorno.

(*) Sóbe a mais de 1.200 o numero de pontes e viaductos da Estrada.

Tunneis

Em todas as suas linhas conta a Central 55 tunneis, perfazendo todos elles a extensão de 13 k. 660.

LINHA	ORDEM	POSIÇÃO	EXTENSÃO
		m	m
	1	72.609	258,25
	2	74.525	307,20
	3	76.316	115,90
	4	76.624	129,75
	4 A	78.175	25,40
	5	78.820	119,00
	6	79.184	115,50
	7	80.788	461,50
	8	82.255	96,50
	9	82.563	198,25
	10	83.131	210,00
	11	84.160	660,30
	11 bis	84.160	660,30
	12	83.235	2.233,60
	12 bis	88.235	2.245,70
	14	97.549	74,80
CENTRO..	15	104.248	216,10
	16	157.470	159,00
	17	220.530	91,20
	18	224.448	114,00
	19	232.816	120,00
	20	256.570	143,00
	21	262.978	79,60
	22	270.380	552,20
	23	314.382	240,70
	24	342.329	196,00
	25	342.914	108,00
	26	345.483	144,00
	27	347.061	140,00
	28	349.231	74,00
	29	349.335	48,00
	30	349.631	106,00
	31	498.455	254,00
	32	543.554	118,00
	1	542.643	288,90
PARAOPEBA....................................	2	554.115	198,90
	3	619.155	213,70

LINHA	ORDEM	POSIÇÃO	EXTENSÃO
		m	m
MARITIMA	1	0 463	86,00
	2	0.794	315,00
SÃO PAULO	1	137.716	71,06
	2	422.354	200,00
LIMA DUARTE	1	317.600	92,00
PONTE NOVA	1	535.953	92,30
	2	541.480	41,00
	3	543.642	65,80
	4	543.920	106,00
	5	554.910	69,00
SANTA BARBARA	1	595.380	168,00
	2	630.220	110,00
	3	631.542	80,00
	4	634.337	87,00
	5	634.650	31,50
	6	638.352	99,00
AUXILIAR	1	257.488	136,00
THEREZOPOLIS	1	36.050	195,00

ESTAÇÕES

O numero total das estações da Estrada é de 561, sendo 391 da Linha do Centro e Ramaes e 170 da Linha Auxiliar. Dessas estações, 9 pertencem simultaneamente ás duas rêdes.

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
D. Pedro II	000.0	5,508	29- 3-1858
Lauro Müller	2.360	8,188	12-11-1907
São Christovão ◆	3.400	4,372	16- 7-1859
Derby Club	4.238	8,540	2- 8-1885
Mangueira	4.879	11,803	10- 8-1869
S. Francisco Xavier	5.880	16,596	16- 3-1861
Rocha	6.470	14,506	1-12-1885
Riachuelo	7.070	15,143	1- 2-1869
Sampaio	7.742	17,689	12- 7-1885
Engenho Novo	8.630	17,228	29- 3-1858
Silva Freire	9.106	21,518	13-11-1926
Meyer	9.507	23,663	13- 5-1889
Todos os Santos	10.189	27,893	24-12-1868
Engenho de Dentro	11.398	26,850	10-12-1873
Encantado	12.142	28,747	15- 4-1868
Piedade	13.120	35,761	11- 4-1873
Quintino Bocayúva	14.357	40,548	1- 5-1886
Cascadura	15.400	33,872	29- 3-1858
Madureira ◆	16.080	27,754	9- 2-1897
Oswaldo Cruz	18.000	20,043	17- 4-1898
Prefeito Bento Ribeiro	19.276	19,625	7-11-1914
Merechal Hermes	20.502	16,361	1- 5-1913
Deodoro ◆	22.056	16,037	8- 3-1859
Ricardo de Albuquerque	24.454	26,370	1- 6-1913

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Anchieta	26.484	19,815	1-10-1896
Nilopolis	28.724	16,587	8-11-1914
Mesquita	31.952	17,535	2- 3-1884
Nova Iguassú	35.349	26,197	29- 3-1858
Morro Agudo	39.741	28,329	13- 4-1890
Austin	44.503	42,649	17- 9-1896
Queimados	48.278	29,745	29- 3-1858
Caramujos	54.920	26,040	27- 1-1914
Belém ◆	61.749	30,170	8-11-1858
Guedes da Costa ◆	64.859	34,161	1914
Ellison	68.181	84,036	1914
Mario Bello	71.030	135,704	16- 7-1878
Serra	75.478	214,348	16- 7-1878
Scheid	77.924	252,490	21- 4-1893
Palmeiras	82.107	326,179	5- 6-1876
Paulo de Frontin	85.501	385,982	12- 7-1863
Humberto Antunes	89.763	446,206	1- 5-1894
Engº. Neri Ferreira	91.975	417,299	2- 2-1911
Mendes	92.635	411,826	7- 8-1864
Martins Costa	96.386	396,873	1914
Morsing	98.267	391,098	1- 5-1894
Sant'Anna ◆	102.315	362,323	7- 8-1864
Barra do Pirahy ◆	108.222	357,060	7- 8-1864
Ypiranga	115.592	354,088	13- 4-1865
Demetrio Ribeiro	121.469	350,653	12- 4-1898
Barão de Vassouras ◆	128.528	345,255	18- 6-1865
Juparanã ◆	132.153	340,553	17-12-1865
Parada do Mello	137.700	—	—

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Teixeira Leite	142.705	323,743	12- 4-1879
Sebastião de Lacerda	146.815	319,722	27-11-1866
Alliança	154.072	311,747	28- 9-1881
Casal	159.225	318,613	1-10-1867
Carlos Niemeyer	165.549	313,369	12- 1-1898
Andrade Pinto	170.232	295,860	5- 5-1867
Vieira Cortez	177.770	281,808	5- 7-1885
Parahyba do Sul ◆	187.231	278,833	11- 8-1867
Barão de Angra	192.461	271,771	1-10-1912
Entre Rios ◆	197.613	271,263	13-10-1867
Fernandes Pinheiro	204.433	340,196	23- 4-1898
Serraria	212.079	308,885	20- 9-1874
Souza Aguiar	217.010	308,931	8-11-1884
Parahybuna	225.698	339,701	28- 9-1874
Affonso Arinos	229.189	353,206	21- 6-1911
Barão de Nepomuceno	232.000	—	[illegible]
Sobragy	238.060	453,896	21- 6-1911
Cotegipe	245.086	468,270	5-11-1875
Mathias Barbosa	252.061	477,442	31-10-1875
Cedofeita	256.289	519,555	30-12-1875
Retiro	266.233	623,450	30-12-1875
Juiz de Fóra ◆	275.067	678,766	30-12-1875
Mariano Procopio	277.518	678,812	20-11-1876
Francisco Bernardino	281.577	680,900	3- 7-1906
Barbosa Lage	283.199	681,000	15-11-1926
Setembrino de Carvalho	285.987	685,534	15- 6-1923
Bemfica ◆	288.582	685,262	1- 2-1887
Dias Tavares	293.771	694,200	31- 7-1834

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Chapeu d'Uvas	303.211	705,380	1- 2-1877
Ewbank da Camara	310.015	776,407	12-10-1890
Sergio de Macedo	317.365	821,362	25- 7-1912
Deposito de Palmyra	321.972	838,007	11-11-1914
Santos Dumont ◆	324.050	838,014	1- 2-1877
Mantiqueira ◆	337.187	879,329	16- 6-1878
Cabangù	341.378	943,457	1925
Rocha Dias	344.417	990,572	11- 9-1896
João Ayres	351.654	1.116,378	16- 6-1878
Sitio ◆	363.252	1.039,551	21-10-1878
Dr. Sá Fortes	368.382	1.039,725	15- 8-1897
Barbacena ◆	378.192	1.135,741	27- 6-1880
Sanatorio	379.869	1.115,629	1-12-1892
Alfredo de Vasconcellos	389.523	1.043,731	1- 2-1896
Kilometro 392	391.678	1.069,600	3- 6-1924
Bias Fortes	394.096	1.097,961	14-11-1914
Ressaquinha	402.457	1.120,100	12- 4-1882
Hermillo Alves	410.402	1.134,252	2- 3-1898
Carandahy	419.652	1.057,499	28-10-1881
Herculano Penna	424.701	1.115,601	9- 8-1894
Pedra do Sino	429.926	1.072,141	19- 5-1894
Christiano Ottoni	438.650	988,884	15-12-1883
Buarque de Macedo	450.117	978,532	15-12-1883
Bananeiras	460.503	931,700	29- 3-1928
Lafayette ◆	462.278	931,700	15-12-1883
Morro da Mina ◆	463.952	—	1916
Gagé	473.213	889,748	6- 5-1889
Dr. Joaquim Murtinho ◆	477.823	881,738	14-11-1914

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Lobo Leite	482.741	889,823	25- 8-1888
Chrockatt de Sá	491.439	1.016,425	3-11-1897
Burnier ◆	497.931	1.126,143	16- 7-1887
Engº. Corrêa	509.593	957,303	1-12-1896
Itabirito	523.535	848,143	16- 7-1887
Esperança	527.707	840,586	10-10-1891
Aguiar Moreira	535.868	786,136	31- 1-1898
Monteiro de Barros	541.994	77 ,556	31- 1-1898
Rio Acima	550.093	739,356	1- 6-1890
Honorio Bicalho	560.905	729,736	1- 6-1890
Raposos ◆	570.314	715,536	13- 2-1891
Sabará ◆	582.424	704,536	13- 2-1891
Roça Grande	585.125	704,536	—
General Carneiro ◆	590.310	694,535	1- 2-1895
Capitão Eduardo	601.824	694,536	15-11-1912
Bicas	605.427	—	—
Santa Luzia	610.381	680,536	6- 4-1893
Ribeirão da Matta	620.740	681,031	1- 6-1915
Vespasiano	627.292	680,736	6-11-1894
Nova Granja	632.440	690,098	1- 5-1910
Dr. Lund	642.504	691,695	15- 2-1895
Pedro Leopoldo	648.023	698,034	17- 6-1895
Mattosinhos	656.460	743,000	31- 8-1895
Peripery	660.414	743,000	19-11-1912
Arco Verde	668.071	738,504	13- 5-1913
Prudente de Moraes	672.000	733,736	14- 9-1895
Sete Lagoas	684.335	771,236	14- 9-1896
Wencesláu Braz	692.975	701,000	9-1914
Silva Xavier	705.279	768,436	20- 2-1899

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Carvalho de Almeida	714.330	683,100	28-11-1903
Araçá	728.546	702,100	28-11-1903
Cordisburgo	743.467	664,000	5- 8-1904
Maquiné	764.077	671,000	5- 8-1904
Mascarenhas	769.741	735,000	11- 3-1905
Gustavo da Silveira	787.117	605,000	5- 8-1905
Curvello	797.297	632,000	5- 8-1905
Tamboril	812.000	580,820	15- 3-1906
Osorio de Almeida	829.632	682,304	15- 3-1906
Corintho ◆	852.175	607,571	15- 3-1906
Contria	875.021	566,508	22-10-1906
Beltrão	894.289	510,409	27- 2-1908
Lassance	918.969	529,535	27- 2-1908
Porto Faria	939.799	500,479	1- 2-1910
Varzea da Palma	962.575	498,378	1- 2-1910
Buritys	976.236	488,928	28- 5-1910
Aarão Reis	987.810	568,642	4-11-1914
Pirapora	1.005.940	472,060	28- 5-1910
Independencia	1.007.873	479,300	28-10-1922

LINHA DO PARAOPEBA

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Dr. Joaquim Murtinho ◆	477.823	881,738	14-11-1914
Congonhas do Campo	486.421	869,570	14-11-1914
Engº. Caetano Lopes	494.550	846,889	14-11-1914
João Ribeiro	504.180	843,862	14-11-1914
Arrojado Lisbôa	514.820	820,824	20- 6-1917
Benjamin Jacob	522.040	813,056	—

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Bello Valle	530.034	797,104	20- 6-1917
Carioca	539.745	791,676	—
Moeda	543.584	799,497	16- 6-1919
Marinhos	553.618	837,450	16- 6-1919
Mello Franco	566.080	753 917	25- 6-1918
Almorrheimas	574.000	737,297	—
Brumadinho	579.380	736,697	20- 6-1917
Souza Noscheze	584.890	727,441	—
Fecho do Funil	586.920	727,441	20- 6-1917
Jacaré	592.038	725,441	20- 6-1917
Leprosario	594.010	728,013	—
Sarzedo	601.273	766,262	20- 6-1917
Ibireté	612.735	882,093	20-6 -1917
Jatobá	619.746	950,293	20- 6-1917
Barreiro	624.732	916,457	10-12-1919
Gameleira	633.094	860,735	20- 6-1917
Calafate	636.170	848,948	2-1920
Bello Horizonte	639.951	836,466	7- 9-1895
Arrudas	641.724	826,000	12-10-1914
Horto Florestal	644.674	809,821	—
Caetano Furquim	647.708	803,804	7- 9-1902
Marzagão	652.043	726,248	7- 9-1902
General Carneiro ◆	654.294	694,536	1- 2-1895

RAMAL DA MARITIMA

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
D. Pedro II..	000	5,508	29- 3-1858
Maritima...	1.308	2,500	25-10-1880

RAMAL DE S. DIOGO (*)

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
D. Pedro II..	000	5,508	29- 3-1853
São Diogo..	1.661	5,000	20- 3-1859

CIRCULAR DE CAMPINHO

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Madureira ◆......................................	16.450	27,754	15- 6-1890
Campinho...	17.184	28,264	1897

CIRCULAR DO MATADOURO

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Santa Cruz ◆....................................	54.774	8,782	[illegible]
Matadouro...	[illegible]	5,200	1- 1-1834

RAMAL DE PARACAMBY

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Guedes da Costa ◆............................	[illegible]	34,161	12- 7-1863
Lages..	67.995	42,334	21- 9-1906
Paracamby.......................................	70.004	42,909	1- 8-1861

(*) O ramal, propriamente, não chega a ter 300 metros; é, antes, um desvio.

RAMAL DE ANGRA

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Deodoro ◆	22.058	16,037	8- 3-1859
Villa Militar	24.264	21,030	18- 8-1910
Cel. Magalhães Bastos	25.180	22,710	1914
Realengo	27.395	32,422	2-12-1878
Moça Bonita	29....	—	—
Bangú	31.039	40,387	1- 5-1890
Senador Camará	33.229	42,900	15- 1-1923
Santissimo	35.883	47,391	23-11-1890
Senador Vasconcellos	39.080	33,112	7-11-1914
Campo Grande	41.621	26,000	2-12-1878
Inhoahyba	45.320	21,954	1- 9-1918
Kosmos	47.398	23,990	1- 7-1928
Paciencia	49.283	20,948	1- 6-1897
Santa Cruz ◆	54.774	8,782	2-12-1878
Itaguahy	65.696	3,800	14-11-1910
Corôa Grande	75.6[illegible]	2,200	17-11-1911
Itacurussá	81.522	2.400	17-11-1911
Muriquy	85.612	3,000	7-11-1914
Praia Grande	88....	—	1925
Sahy	91.312	4,400	7-11-1914
Ibicuhy	95.200	6,000	23- 8-1920
Engº. Junqueira	98.801	6,000	7-11-1914
Ribeira	101....	—	1925
Mangaratiba	103.241	2,000	7-11-1914

RAMAL DE AUSTIN

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Austin ◆	44.503	42,649	17- 9-1896
Cabuçú	49.603	39,600	6- 2-1926
Engº. Araripe	58.823	16,000	6- 2-1926
Engº. Heitor Lyra	68.103	—	—
Santa Cruz	76 303	8,782	—

RAMAL DE SÃO PAULO

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Barra do Piraby ◆	106.222	357,060	7- 8-1864
Pulverisação	110.666	357,062	10- 9-1917
Santa Cecilia	113.306	358,156	[illegible]
União	115.836	360,250	5-12-1920
Dr. Luis de Paula	117.643	—	—
Vargem Alegre	121.890	346,000	20- 1-1891
Pinheiro	130.192	365,585	25- 3-1871
Tres Póços	135.768	369,117	[illegible]
Rademaker	138.353	373,766	1-11-1892
Volta Redonda	144.482	374,200	16- 9-1871
Barra Mansa ◆	154.035	376,000	16- 9-1871
Saudade ◆	156.473	377,800	8- 8-1883
Pombal	164.798	380,600	24- 9-1874
Primavera	169.000	—	—
Floriano	172.910	387,000	10- 8-1872
Bulhões	182.186	397,890	15-10-1897
Suruby	188.668	397,280	4-12-1878
Rezende	190.777	394,690	8- 2-1873
Marechal Jardim	197.799	399,230	8- 3-1898
Barão Homem de Mello	203.741	407,640	23- 3-1873
Itatiaia	211.108	446,000	2- 1-1874
Engº. Passos	216.554	465,872	30- 6-1873
Engº. Bianor	221.559	462,748	18- 8-1921
Queluz	228.064	470,870	18- 6-1874
Inspector Octalicio	232.990	—	21- 7-1909
Villa Queimada	236.740	484,619	1- 9-1896
Lavrinhas	245.830	507,812	12-10-1874

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Cruzeiro ◆	253.382	514,012	4- 9-1898
Embaú	259.322	510,819	11- 4-1921
Cachoeira	265.492	520,490	20- 7-1875
Cannas	272.330	527,590	28- 9-1877
Lorena ◆	280.604	524,400	8- 7-1877
Engº. Neiva	287.491	538,000	4- 7-1921
Guaratinguetá	293.324	527,000	13- 5-1877
Apparecida	298.108	554,000	13- 5-1877
Roseira	308.804	544,030	27- 3-1877
Moreira Cesar	314.958	554,839	15- 7-1898
Pindamonhangaba ◆	325.961	552,230	18- 1-1877
Tremembé	336.713	554,000	26- 7-1914
Taubaté	344.336	586,270	27-12-1876
Quiririm	352.686	553,770	27-12-1876
Engº. Sá e Silva	358.153	559,370	18- 8-1921
Caçapava	365.725	557,394	1-10-1876
Eugenio de Mello	376.064	562,158	22- 3-1898
Engº. Martins Guimarães	381.668	559,050	18- 8-1921
S. José dos Campos	388.404	568,000	1- 8-1876
Limoeiro	400.002	567,544	5-10-1894
Jacarehy	407.443	569,095	2- 7-1876
Bom Jesus	416.120	572,870	5- 8-1894
São Silvestre	421.361	581,948	23- 1-1913
Guararema	426.743	578,994	2- 7-1876
Luis Carlos	433.101	629,430	6-11-1914
Sabaúna	437.650	662,760	1- 1-1893
Engº. Cesar de Souza	444.046	749,433	19- 8-1921
Mogy das Cruzes	450.320	743,464	6-11-1875
Braz Cubas	453.036	741,019	16- 9-1929

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Santo Angelo	457.117	738,644	20- 7-1914
Suzano	462.548	739,426	6-11-1875
Calmon Vianna ◆	465.240	740,080	7- 2-1926
Poá	466.438	744,240	6-11-1875
Ferraz de Vasconcellos	469.526	755,238	29- 7-1926
Carvalho Araujo	474.994	757,222	6-11-1875
Quinze de Novembro	478.670	760,815	29- 7-1926
Itaquera	481.220	750,485	6-11-1875
Engº. Arthur Alvim	484.833	785,345	19- 8-1921
Villa Mathilde	489.574	739,558	19- 8-1921
Carlos de Campos	491.403	735,059	2- 8-1894
5ª Parada	493.019	738,598	—
4ª Parada	494.795	746,857	—
Norte Cargas	497.314	738,656	10- 9-1920
Norte ◆	499.153	731,276	6-11-1875

SUB-RAMAL DE BANANAL

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Saudade ◆	156.473	377,800	8-8-1883
Harmonia	160.067	—	—
Santo Antoino	161.883	386,344	—
Cafundó	164.396	386,211	—
Astréa	166.253	394,187	—
Rialto	168.327	399,200	8-8-1883
Gloria	173.624	—	—
Tres Barras	177 825	425,474	8-8-1883
Vista Alegre	181.894	—	—
Bananal	183.023	446,480	8-8-1883

SUB-RAMAL DE PIQUETE

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Lorena ◆	280.694	524,400	8-7-1877
Ponte do Parahyba	283.531	—	—
Angelina	288.021	547,653	—
Coronel Barreiros	291.028	551,198	—
Francisco Ramos	293.481	—	—
Novaes	294.....	—	—
Bella Vista	296.431	—	—
Piquete	297.531	636,298	—
Estrella do Norte	298.818	654,898	—
General Mendes de Moraes	300.051	683,235	—

VARIANTE DO TIETÊ

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Calmon Vianna ◆	465.240	740,080	7-2-1926
Itaquaquecetuba	470.949	742,330	7-2-1926
Engº. Manoel Feio	473 371	735,790	7-2-1926
Itahym	477.459	737,750	7-2-1926
São Miguel	481.515	738,030	7-2-1926
Commendador Ermelino	486.191	731,540	7-2-1926
Engº. Goulart	493.883	—	7-2-1926
Engº. Trindade	494.523	—	7-2-1926
5ª Parada ◆	497.770	738,598	—

RAMAL DE LIMA DUARTE

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Bemfica ◆	288.582	685,262	1- 2-1877
Manoel Balbino	293 682	709,630	13-12-1921
Igrejinha	295.187	709,630	13-11-1914
Penido	303.261	728,030	13-11-1914
Valladares	311.966	677,600	1- 3-1926
Orvalho	323.276	727,700	1- 3-1926
Manejo	330.549	688,310	1- 3-1926
Parada Lima Duarte	338.072	724,000	1- 3-1926
Lima Duarte	340.645	704,000	1- 3-1926

RAMAL DE PIRANGA

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Santos Dumont ◆	324.050	838,014	1- 2-1877
Campo Alegre	332.179	834,200	2- 7-1911
Rio Pinho	334.767	865,000	2- 7-1911
Boa Sorte	340.180	856,000	2- 7-1911
Bom Destino	346.226	774,000	2- 7-1911
Oliveira Fortes	350.190	826,000	2- 7-1911
Paiva	360.846	566,158	6- 9-1914
José Bonifacio	367.902	524,558	13-11-1914
Santa Amelia	374.933	535,158	13-11-1914
Serrão	381.152	515,158	13-11-1914

RAMAL DE PONTE NOVA

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Burnier ◆	497.931	1.126,143	16- 7-1887
Usina	501.165	1.149,318	[illegible]
Hargreaves	507.649	1.246,741	6- 7-1898
Dom Bosco	514.890	1.338,338	1-10-1896
Rodrigo Silva	520.783	1.278,556	1- 1-1888
Tripuhy	531.186	1.071,212	1- 5-1891
Ouro Preto	540.286	1.060,885	1- 1-1888
Victorino Dias	543.600	1.022,000	12-10-1914
Passagem	547.800	928,000	12-10-1914
Marianna	557.950	697,000	12-10-1914
D. Silverio	566.798	640,000	18- 2-1923
Ribeirão do Carmo	578.270	639,500	18- 2-1923
Lavras Velhas	582.950	627,000	1-12-1923
Edgard Werneck	593.650	539,000	28- 8-1926
Acaiaca	607.850	440,000	28- 8-1926
Crasto	611.740	417,240	5- 8-1929
Felippe dos Santos	615.950	403,000	28- 8-1926
[illegible]	627.050	415,400	28- 8-1926
Ribeirão	639.072	433,600	28- 8-1926
Ponte Nova ◆	643.150	407,000	28- 8-1926

RAMAL DE SANTA BARBARA

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Sabará ◆	582.424	704,536	13- 2-1891
Gaya	585.215	712,500	1911
Siderurgica	586.180	722,487	1- 4-1919
Pompeu	589.479	747,565	5- 4-1919
Cuyabá	592.156	761,080	7-12-1908
Desvio João Pinheiro	599.6..	897,100	1928
Gorceix	603.352	897,143	30- 6-1919
Visconde de Caeté	607.292	935,146	22- 9-1909
João Vasconcellos	619.314	1.141,900	12-11-1910
Gongo Socco	633.529	935,000	24- 5-1911
Morro Grande	648.270	749,233	24- 5-1911
São Bento	652.230	725,503	1- 8-1912
Santa Barbara	658.736	721,062	1- 8-1912
Floralia	680....	646.045	—
Rio Piracicaba	701....	623.310	—
Monlevade	717....	587.045	—
Macacos	726....	—	—
Cachoeira	734....	—	—
S. José da Lagôa	744....	523.005	—
Entroncamento	752....	—	—

RAMAL DE DIAMANTINA

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Corintho ◆	852.175	607,571	15- 3-1906
Roça do Brejo	874.665	548,371	28- 5-1910
Santo Hyppolito	891.175	510,171	21-12-1910
Monjóles	907.175	527,000	1923
Rodeador	920.275	669,400	12-10-1911
Conselheiro Matta	936.771	965,986	12-10-1912
Barão de Gualcuhy	972.155	1.187,115	3- 8-1913
Guinda	988.291	1.378,286	15-12-1913
Diamantina	999.691	1.262,890	3- 5-1913

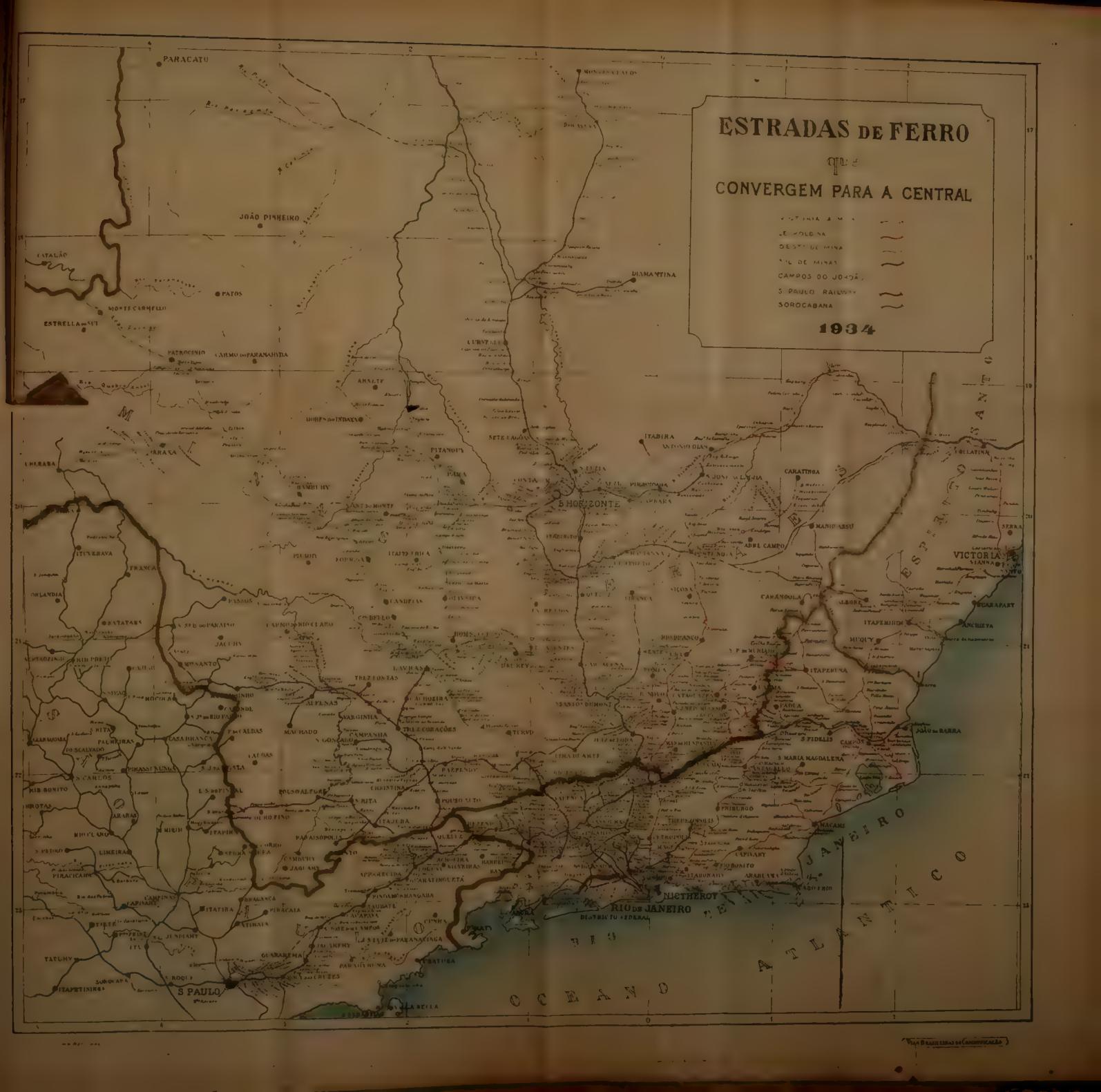
RAMAL DE MONTES CLAROS

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Corintho ◆	852.175	607,571	15- 3-1906
Aporá	869.227	543,888	1- 5-1917
Kilometro 882.	882.000	—	—
Francisco Sá	897.231	514,000	4- 9-1914
Curimatahy	914.800	527,000	4- 9-1914
Guahyba	918.746	—	26- 6-1920
Buenopolis	929.276	573,720	4- 9-1914
Joaquim Felicio	945.425	640,000	19- 4-1921
Cattoni	961.816	603,400	19- 4-1921
Bueno do Prado	977.764	608,000	10-11-1922
Engº. Dolabella	989.212	598,400	10-11-1922
Granjas Reunidas	994.000	650,300	1- 8-1925
Engº. Navarro	1.014.740	637,200	1- 8-1925
Bocayúva	1.045.395	662,000	1- 8-1925
Camillo Prates	1.056.834	677,400	1- 9-1926
Engº. Pires Albuquerque	1.073.894	665,000	1- 9-1926
Juramento	1.086.955	619,000	1- 9-1926
Antonio Olyntho	1.106.357	678,600	1- 9-1926
Montes Claros	1.115 863	638,000	1- 9-1926

As estações em typo negrita são as das cidades ou villas; as que têm o signal ◆ são as de entroncamento ou baldeação.

É preciso assignalar que as posições kilometricas e altitudes constantes da relação supra. são as que foram fornecidas ao autor, em 1933, pela Secção Technica.

São portanto as posições e altitudes constantes das edições anteriores, uma vez que a Secção do Cadastro ainda não concluiu a revisão das posições e altitudes das estações da Estrada.

VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

CONDIÇÕES DOS TRANSPORTES

1º — TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

A) DEVERES E DIREITOS DO PASSAGEIRO

Na estação de procedencia

A acquisição de bilhetes deverá fazer-se mediante a entrega na bilheteria da importancia exacta que se deva pagar. **Bilhetes**

Quando possivel, a Estrada facilitará troco, mas a isso não se obrigará.

A Estrada só acceitará reclamação por engano de troco, quando feita na bilheteria no acto de acquisição.

A Estrada possue no edificio d'"A Noite", no Rio, uma agencia de venda de bilhetes; em S. Paulo, está igualmente installada desde 3 de maio de 1930, a "Agencia Triangulo", no centro da cidade (*).

Revalidação Quando o passageiro do interior perder o trem, poderão os agentes de D. Pedro II, Bello Horizonte e Norte revalidar o bilhete

a) se a revalidação puder ser feita para trem do mesmo dia;

b) se esse trem garantir o transporte directo até o ponto terminal da viagem, mesmo no caso de baldeação.

Fóra desses casos, sómente por deliberação da administração da Estrada será revalidado o documento adquirido ou restituido seu preço ao passageiro que o não utilizar.

Os bilhetes de ida e volta, bem como os de leito ou poltrona não serão revalidados.

A emissão de bilhetes para cada trem começará no minimo meia hora e encerrar-se-á cinco minutos antes da partida, devendo a Estrada affixar aviso para uso do publico, sempre que houver atrazo superior a meia hora. **Emissão**

Por conveniencia do serviço, a Estrada poderá emittir bilhetes de vespera.

As requisições de passe e cadernetas kilometricas, para o visto devem ser apresentadas até 20 minutos antes da partida do trem, salvo os casos de transporte urgente em serviço publico.

A emissão de assignaturas, cadernetas kilometricas e passes escolares só poderá ser feita fóra das horas de partida dos trens

A Estrada emittirá bilhetes de ingresso nas estações onde não for livre a entrada nas plataformas; esses bilhetes não permittirão viajar. **Ingresso**

(*) A Estrada manteve, de 8 de março de 1929 a janeiro de 1934, a "Agencia Almirante Barroso" na Avenida Almirante Barroso, no Rio.

Interdicção

A entrada nos trens ou qualquer despendencia da Estrada é interdicta:

1. A' pessoas embriagadas.
2. A's pessoas indecentes ou incovenientemente trajadas.
3. Aos portadores de armas carregadas, de materias inflammaveis ou de objectos cujo cheiro ou natureza sejam incovenientes, a juizo da Estrada.
4. A's pessoas atacadas de molestias contagiosas, ou infecciosas ou de outra qualquer enfermidade que possa prejudicar a terceiros.

Em viagem

Logares

O passageiro, desde que não se trate de logares numerados, tem o direito de occupar o primeiro que encontre disponivel; retirando-se precariamente do seu assento, tem o direito de o reoccupar, uma vez que tenha deixado sobre elle um objecto qualquer, com excepção de jornaes e revistas.

No caso de faltar logar no trem, o passageiro terá o direito ao reembolso da importancia despendida com a acquisição do documento, se este não for utilizado.

Compart. de senhoras

Salvo expressa autorização do chefe ou guarda do trem, somente meninos até 8 annos poderão viajar ou permanecer nos compartimentos dos trens destinados ás senhoras.

Animaes

Com autorização especial do chefe do trem e não se oppondo qualquer passageiro, poderão ser conduzidos nos carros de passageiros, ao collo ou em pequenas cestas, animaes de estimação ou de luxo, mediante despacho e sob exclusiva responsabilidade de seus donos, pagando pela tabella correspondente, em dobro, o peso minimo de 5 kilos. Havendo reclamação de qualquer passageiro, deverá o animal ser recolhido ao carro de bagagens, sem direito a restituição da quantia paga.

Volumes atirados

Ninguem poderá atirar do trem objectos capazes de damnificar ou causar perigo a qualquer pessôa ou propriedade.

Exhibição de bilhetes

O passageiro sem bilhete ou com bilhete falso pagará, da estação de embarque á primeira de parada do trem, o preço de um bilhete singelo da classe em que estiver, mais a multa de 50 %. Recusando-se a pagar a passagem ou a depositar, como penhor, qualquer objecto de valor maior que o preço da passagem, será preso e entregue á autoridade competente.

O passageiro que embarcar em estribo ou parada onde não haja emissão de bilhetes, pagará a passagem sem multa.

Será apprehendido o documento que não autorizar a viagem nas condições em que a estiver fazendo o portador ou cujas indicações apresentarem vicio ou emenda, bem como o documento nominal, quando não apresentado pelo dono.

Nos carros ninguem poderá usar de linguagem licenciosa ou permanecer de modo inconveniente ou prejudicar, de qualquer modo, o conforto e a commodidade de passageiros e de empregados. **Comportamento**

Os documentos que obrigarem a baldeação em estações de entroncamento serão validos sómente nos trens que estiverem em correspondencia com o de inicio de viagem, salvo o disposto no art. 138 do Reg. de Segurança, Policia e Trafego das estradas de ferro (*). **Baldeação**

Na estação de destino

O viajante que quizer continuar a viagem deverá munir-se, na estação de destino indicado no bilhete em seu poder, de novo bilhete para a estação definitiva onde queira descer. **Continuação de viagem**

Se ao passageiro faltar tempo para adquirir novo bilhete, o chefe do trem deverá ser avisado afim de evitar a imposição da multa a que estão sujeitos aquelles que viajam sem bilhetes.

Os passageiros deverão mandar recarimbar os seus bilhetes de volta do inicio da viagem de regresso; os passageiros encontrados com bilhetes de volta não recarimbados são considerados passageiros sem bilhete até a estação onde o bilhete seja recarimbado. **Recarimbação de bilhetes**

Penalidades

Quem impedir qualquer empregado da Estrada de cumprir os seus deveres de funccionario será preso e entregue ás autoridades competentes mais proximas. **Opposição a empregados**

A infracção de qualquer artigo das disposições policiaes será punida com a multa indicada no Regulamento de Segurança, Policia e Trafego das estradas de ferro.

Qualquer multa não isenta o infractor de pagamento da taxa que deve pagar. **Multa**

Além da multa, o passageiro que infringir qualquer disposição policial fica sujeito a interromper a viagem em qualquer ponto da linha, sem direito a nenhuma restituição ou reclamação.

(*) "Os passageiros que tomarem bilhetes para viajar directamente por meio de combinação de trens entre estações pertencentes á duas linhas ligadas entre si, têm direito a ser transportados ao seu destino no caso de falharem as combinações.

A fiscalização regulará para cada combinação, o tempo de espera do trem atrazado, a formação de trem-bis e os *onus* da estrada em atrazo quando se tratar de empresas diversas".

B) ESPECIES DE TRANSPORTES

Trens de suburbios

Para servir aos suburbios do Rio e de S. Paulo, a Estrada mantem os *trens de suburbios,* compostos de carros de 1ª e 2ª classes, com passagem de preço reduzido. No Rio estes trens servem a zona populosa e vasta que vae de D. Pedro II a D. Clara (k. 18); e á zona que vae de Alfredo Maia a S. Matheus e a Andrade Araujo (k. 35), na Linha Auxiliar.

Em S. Paulo elles servem a extensa região de 50 kilometros, que vae de Mogy das Cruzes a estação Norte.

Os suburbios de Bello Horizonte trafegam entre esta cidade e a estação de Raposos, no municipio de Sabará.

Além dos mencionados acima, ha ainda na Central os suburbios de Barão de Vassouras a G. Portella (Linha Auxiliar).

Trens de pequeno percurso

São assim chamados os trens que ligam o Rio ás zonas ruraes do Districto Federal e ás localidades mais proximas do Estado do Rio. São compostos de carros de 1ª e 2ª classes e carro de bagagem.

Além dos trens de pequeno percurso, propriamente ditos, são como tal considerados certos e determinados trens da Linha do Centro, em certos e determinados trechos (Bello Horizonte a Raposos ou Santa Luzia, e Mathias Barbosa a Bemfica).

As passagens nesses trens não são proporcionaes ás distancias percorridas, mas são calculadas por *secções* de linha.

Trens mixtos

Os trens mixtos são propriamente trens de carga nos quaes ha carros de passageiros de 1ª e 2ª classes.

Trens expressos

Ao contrario dos trens mixtos estes são trens de passageiros conduzindo carros de bagagem e fazendo portanto um percurso menos demorado que aquelles, si bem que muito mais moroso que o dos

Trens rapidos

A Estrada mantem na Linha do Centro, em cada direcção, um trem rapido que faz o percurso entre o Rio e Bello Horizonte, em

16 horas. A composição deste trem consiste em um carro correio, um carro de expediente, um carro de bagagem, carros de 2ª classe, carros de 1ª, um CARRO-SALÃO (no qual se paga taxa accessoria) e um carro restaurante. Trens de igual categoria, em numero de dois em cada direcção, trafegam entre Rio e S. Paulo, fazendo o percurso em 11 horas.

O serviço dos CARROS RESTAURANTES é feito pela firma A. Cardoso da Silva, da praça do Rio.

Só podem servir-se do carro restaurante os passageiros de 1ª classe, aos quaes, entretanto, não é permittido occupar os logares por mais de 40 minutos.

O pessoal em serviço no restaurante é obrigado a exhibir, quando pedida, a lista dos preços e a deixar aos passageiros o recibo das refeições. O preço de cada refeição avulsa é de 6$000.

Os passageiros de 2ª classe são servidos no proprio carro pelos empregados do restaurante.

Trens nocturnos

Só podem adquirir bilhetes de leito os passageiros de 1ª classe.

Dois meios bilhetes dão direito á occupação de um leito por dois menores.

O passageiro sem leito, póde adquiri-lo durante a viagem por intermedio do chefe do trem.

O leito póde ser pedido em estação que não a do inicio da viagem, fazendo-se o deposito da importancia da passagem e do leito, que será devolvida no caso de resposta negativa do telegramma de pedido.

As encommendas de leito devem indicar se se destinam á senhora ou cavalheiro.

Será permittido a um passageiro obter para seu uso, mais de um bilhete de leito, mediante acquisição de igual numero de bilhetes singelos de primeira classe, para o mesmo destino.

E' prohibido o transito de passageiros pelos corredores dos carros dormitorios, assim como não são permittidas palestras que possam perturbar o socego dos outros.

Nos nocturnos ha um serviço regular de BUFFET em carro para isso exclusivamente destinado.

Trens de luxo

São nocturnos, os trens desta natureza. Nelles só podem viajar:

a) os portadores de bilhetes singelos de 1ª classe;

b) os portadores de passe concedido pela Administração com declaração especial.

O passageiro que tomar sómente um leito poderá levar comsigo um menor de 3 a 12 annos, sujeito a meia passagem singela para percurso integral do trem, desde que isso não cause importunação ao passageiro do leito visinho.

O passageiro que tomar camarote completo, poderá levar no mesmo, além de outro adulto ou de duas creanças de 3 a 12 annos, outras tantas creanças desse limite de idade, sujeita cada uma ao pagamento de meia passagem singela.

Em caso de desistencia de logares encommendados com antecedencia, serão restituidas as taxas pagas.

Trens Cruzeiro do Sul

Trem nocturno de luxo com a composição toda de aço e confortaveis accommodações internas. Serviço de buffet no CLUB CAR.

Cada bilhete comprehende a passagem no percurso integral do trem, em viagem singela, o respectivo leito para um adulto, ou para duas creanças de 3 a 12 annos e o lanche para uma pessôa.

Entre Rio e S. Paulo trafega diariamente um desses trens.

Trens especiaes

As requisições de trens especiaes de passageiros podem ser entregues em qualquer estação e devem fazer-se por escripto com a maior antecedencia possivel (36 horas no minimo).

O preço de um trem especial será determinado pela lotação offerecida, com os seguintes minimos: simples, 200$; ida e volta, 300$.

Observado o preço minimo de 5:000$000 e a lotação minima de 288 passageiros de 1ª classe (seis carros) ou 300 passageiros de 2ª (cinco carros), a Estrada permitte a formação de especiaes de ida e volta para excursionistas ou romeiros, cobrando-se as passagens com abatimento de 50 % sobre o preço dos bilhetes singelos correspondentes ao numero de passageiros, e mais o percurso de locomotiva e o nocturno quando houver. A permanencia desses especiaes no destino poderá elevar-se até 24 horas.

Carros e compartimentos reservados

A reserva de carros ou compartimentos far-se-á tambem, se possivel, e de preferencia, quando requisitada pelo publico com antecedencia de 36 horas, na estação de procedencia, se a lotação do trem o permittir.

Para excursões, pic-nics, etc., para estações comprehendidas nos trechos de Santa Cruz-Mangaratiba, Belém-Barra, Belém-Paty-Cidade,

de Vassouras, os carros reservados (ida e volta) serão cobrados de accôrdo com a lotação, tomando-se por base os preços especiaes constantes da tabella em vigor.

Fóra desses casos, o preço será o da lotação do carro ou compartimento. Quando estes offerecerem accomodações especiaes, cobrar-se-á mais 20 % por cada logar.

A annexação de carro restaurante será cobrada ao preço de 1$000, por kilometro, devendo os interessados entender-se préviamente com o arrendatario do serviço.

Transporte de doentes

Excluir-se-ão dos compartimentos de uso dos passageiros em geral, os doentes que visivel ou notoriamente soffrerem:

1. De molestias cujo contagio seja para temer, que cause repugnancia ou que exija cuidados especiaes.
2. De molestia mental, cujo estado incommode a terceiros.

A viagem dos doentes far-se-á sómente em compartimento ou carro reservado ou trem especial, segundo a natureza da molestia e as prescripções sanitarias em vigor e mediante permissão de autoridade competente.

O preço é o da lotação minima de 10 pessoas por carro e mais 30$000 por leito occupado.

Nos carros apropriados (serie E) será cobrada a lotação real e mais 20 % de accommodação especial.

Quando o percurso do especial effectuar-se das 18 ás 6 horas, será accrescida na primeira hora da importancia de 60$000, divisivel em fracções de 1|4 de hora nas horas subsequentes.

O pedido de transporte de doentes deverá ser feito com antecedencia minima de 36 horas, esforçando-se a Estrada para attender as requisições feitas com menor antecedencia.

Transportes funebres

Os transportes funebres far-se-ão sempre em carros reservados, que poderão ser conduzidos em trens especiaes, de passageiros ou de cargas.

A Estrada poderá recusar transportes funebres nos trens de passageiros, cujos horarios possam ser prejudicados pelos mesmos.

As requisições desses transportes deverão fazer-se nas estações de embarque e ser acompanhadas de licença da autoridade do logar: policial ou sanitaria.

No carro reservado poderão viajar, acompanhando o cadaver, até quatro pessoas, que receberão na estação de procedencia documento

que autorize a viagem; quem viajar no carro reservado, além desse numero, deverá pagar passagem pelos preços ordinarios.

Quando o transporte funebre se fizer em trem especial, ficará sujeito apenas ao pagamento das taxas relativas a esse trem.

Esses transportes serão cobrados ao preço de 2$500 por kilometro para 1ª classe, e 1$500 para 2ª.

C) DOCUMENTOS QUE PERMITTEM VIAJAR

Bilhete singelo

E' o documento que permitte uma viagem da procedencia ao destino nelle declarado.

Meio bilhete

Aos menores de 3 a 12 annos serão vendidas meias passagens; não lhes serão vendidos, porém, meios bilhetes para leitos, poltronas, etc. Para os trens de suburbios não ha meios bilhetes.

Os menores até 3 annos, quando levados ao collo, terão transporte gratuito.

Bilhete de ida e volta

Os bilhetes de ida e volta gozam do abatimento de 25 % sobre duas passagens singelas.

Estes bilhetes têm validade pelo prazo de 30 dias, exceptuados os que são emittidos para estações proximas (distancia inferior a 100 kilometros) que têm a validade de tres dias, inclusive o da emissão. Os bilhetes emittidos para os trechos Belém-Barra, Belém-Paty-Cidade de Vassouras e Santa Cruz-Mangaratiba, têm o prazo de oito dias; os bilhetes de suburbios valem por um dia.

A Estrada, entretanto, emitte tambem bilhetes com o prazo de 60 dias para as estações de aguas.

Passe-bilhete

E' o documento emittido na falta de bilhete.

Passe por conta do governo

E' o documento que substitue o bilhete, emittido para um ou mais passageiros, na estação em que fôr requisitado.

Passe collectivo (grupo de passageiros)

E' o documento de concessão a determinados grupos de pessoas, com abatimento de 50 % sobre os preços dos bilhetes singelos correspondentes, inteiros ou meios.

São concedidos para grupos de 10 pessoas, no minimo:

1. A atiradores, quando fardados.
2. A escoteiros filiados á Associação Brasileira de Escoteiros, quando uniformizados.
3. A clubs de "foot-ball" e outros sports, provada a sua normal organização.
4. A alumnos de estabelecimentos de instrucção, que viajarem com seus professores.
5. A companhias que deem espectaculos publicos.
6. A bandas ou sociedades de musica com o respectivo instrumental.
7. A membros de Congressos scientificos, religiosos, commerciaes e industriaes.

Elevado o numero a 25 pessoas, os passes collectivos serão extensivos a sociedades recreativas e outras não referidas no paragrapho anterior, a grupos de pessoas em romaria, pic-nics, etc.

Os pedidos de passes collectivos attender-se-ão quando feitos com a necessaria antecedencia á Administração, mediante deposito da respectiva importancia na estação de procedencia, no minimo 36 horas antes da partida do trem.

Os passes collectivos poderão ser utilizados, por menor numero de pessoas do que o nelles estabelecido, porém, sem restituição de excesso.

Bilhete de excursão

E' o documento que se emitte para viagem de ida e volta entre determinadas estações, em dias préviamente annunciados, sem o abatimento de ida e volta commum.

E' valido por 40 dias e dá direito a interrupção até 10 vezes: cinco em cada direcção.

Passe de assignatura

E' o documento emittido nas estações para determinado numero de viagens de ida e volta, com abatimento, sujeito a condições especiaes.

As viagens effectuar-se-ão diaria e seguidamente, devendo o percurso de ida e volta fazer-se em um mesmo dia.

Os passes de assignatura serão pessoaes e intransferiveis.

Passe escolar

E' o documento emittido pela administração para uso de professores e alumnos de escolas federaes, estaduaes e municipaes.

Será mensal e gozará do abatimento de 50 %.

A procedencia será sómente a da residencia dos professores e alumnos; o destino sómente a localidade das respectivas escolas.

A primeira requisição de passe escolar será acompanhada de titulo de nomeação ou attestado de matricula e as seguintes do attestado de frequencia.

Os passes escolares para os mezes em que começaram ou terminaram as férias de verão e inverno, serão emittidos sómente para o periodo correspondente aos dias de aula.

Não será emittido passe escolar para alumnos quando na procedencia indicada houver escolas equivalentes as que existirem na localidade do destino.

Passe livre

E' documento de concessão especial da administração da Estrada.

Caderneta kilometrica

EMISSÃO — Será nominal e terá além da assignatura do concessionario, a sua photographia.

As de 12.000 kilometros, porém, podem ser emittidas ao portador, para uso de firmas commerciaes, neste caso sem exigencia de photographia e sob inteira responsabilidade da respectiva firma. A requisição destas cadernetas será feita por escripto em requerimento dirigido pela firma ao agente da estação.

VALIDADE — Serão validas por um anno a contar da data da emissão.

PERCURSOS — Serão emittidas para os percursos totaes de 3.000, 6.000 e 12.000 kilometros, e pelos preços constantes das tarifas.

PEDIDOS — Deverão ser pedidas com a antecedencia de 48 horas, podendo o pedido ser feito nas estações.

Os interessados pagarão no acto do pedido, mediante recibo, o deposito respectivo — 10$000; ao mesmo tempo fornecerão a photographia, para ser collada na capa da caderneta.

D. Pedro II, Barra, Entre Rios, Porto Novo, Juiz de Fóra, Barbacena, Bello Horizonte, Corintho, Pirapóra, Ouro Preto, Barra Mansa, Cruzeiro, Taubaté e Norte, fazem a emissão immediata, independente de pedido prévio.

Não serão concedidas:

1.° Aos analphabetos.

2.° Aos concessionarios de cadernetas de prazo ou percurso esgotado, não devolvidas, salvo quando a Estrada aceitar as justificativas apresentadas pelo interessado.

3.° Aos concessionarios de cadernetas encontradas com vicio que possa permittir fraude.

4°. Aos concessionarios que viajarem ou tentarem viajar com cadernetas de percurso esgotado ou erradamente indicado.

5.° Ás pessoas de má reputação e cujo procedimento no recinto da Estrada se considere inconveniente.

6.° Aos concessionarios de cadernetas ainda não esgotadas ou peremptas.

DEVOLUÇÃO — Ao concessionario que, findo o prazo da validade ou esgotado o percurso da caderneta, restitui-la em perfeito estado e não pedir nova caderneta, será restituido o deposito.

A restituição do deposito far-se-á em qualquer estação da Estrada mediante recibo do concessionario passado na propria caderneta e provada a identidade do seu possuidor.

INSCRIPÇÃO — A Estrada lançará sempre nas cadernetas emittidas o nome, profissão e residencia do concessionario, bem como as datas de inicio e fim da validade das mesmas.

O concessionario rubricará a caderneta e como prova de identidade, repetirá a sua assignatura sempre que empregado autorizado da Estrada o exigir.

A caderneta não rubricada pelo concessionario será considerada sem valor.

Para cada viagem que tiver de effectuar, o concessionario lançará no toco e nos talões correspondentes as estações de procedencia e destino e a sua assignatura e, no minimo 20 minutos antes da partida do trem, apresentará a caderneta ao chefe da estação, que nella fará as declarações exigidas pelo Regulamento.

VIAGENS NÃO REALIZADAS — Nas cadernetas não serão permittidas emendas ou rasuras.

Se o concessionario commetter engano na inscripção de viagem, ou resolver modifica-la, o chefe da estação a declarará "sem effeito".

Se o chefe da estação já tiver feito as declarações acima referidas, não mais poderá tornar sem effeito a viagem inscripta, que será contada, embora não effectuada.

CADERNETA PERDIDA — Restituição alguma se fará, no caso de perda ou não aproveitamento das cadernetas.

ITINERARIO — Quando tenha de embarcar em estação diversa da do termo da viagem anterior, o passageiro:

a) procurará o agente da estação terminal da viagem anterior para explicar esta circumstancia, devendo aquelle funccionario encher

um novo *coupon* com a respectiva declaração, ficando o concessionario autorizado a embarcar em qualquer estação, a partir da qual se contará então a kilometragem da nova viagem;

b) se não proceder pela fórma acima indicada, terá de pagar (caso embarque em outra estação) a kilometragem desde a estação terminal da ultima viagem.

Caderneta complementar — Quando as folhas das cadernetas forem todas usadas dentro do prazo de validade, sem completar-se o percurso, com um saldo superior a 100 kilometros, o concessionario terá direito á caderneta complementar, mediante prévio pedido e restituição da caderneta usada.

No caso de ser o saldo inferior a 100 kilometros, serão as cadernetas arrecadadas, e ao seu possuidor será restituido não só o deposito, como o valor dos kilometros restantes, se a caderneta fôr apresentada dentro do prazo de validade.

Caderneta viciada — Os portadores de cadernetas que lhes não pertençam, de cadernetas não rubricadas ou viciadas, sujeitar-se-ão ás penalidades dos passageiros sem bilhetes.

Restituição — Quando uma caderneta kilometrica não fôr utilizada em todo o seu percurso, restituir-se-á o excesso da importancia paga sómente nos seguintes casos:

1.° Se a caderneta não fôr utilizada por motivo de molestia justificada com attestado medico; neste caso, o excesso obtem-se deduzindo do preço total da caderneta as viagens effectuadas, calculadas pelo custo dos bilhetes singelos correspondentes, restituindo-se tambem o deposito.

2°. Por morte do concessionario, caso em que as viagens effectuadas serão calculadas pelo custo kilometrico da emissão.

3.° Por esgotamento da caderneta se o saldo fôr inferior a 100 kilometros.

2° — TRANSPORTE DE BAGAGEM

A) SEM DESPACHO

Cada passageiro poderá levar comsigo pequenos volumes, contendo roupas e objectos de necessidade para o trajecto, collocando-o debaixo do banco, ou na rêde no espaço correspondente ao logar que occupar e de modo a não incommodar os demais passageiros, nem difficultar o livre transito no carro, a juizo do chefe do trem.

Uma familia ou grupo de pessoas, viajando juntas, não poderá, allegando esta circumstancia, augmentar as dimensões do volume.

Excluem-se dos objectos que podem ser transportados em carros de passageiros, todos aquelles que contiverem substancias perigosas,

corrosivas ou infectas, ou que, a juizo do chefe do trem, forem considerados incommodos aos outros passageiros.

Os pequenos volumes de bagagem que o passageiro tenha direito de levar gratuitamente comsigo, mas que possam incommodar aos outros viajantes ou atravancar o carro, desde que o seu peso total não exceda de 30 kilos, serão obrigatoriamente despachados e conduzidos no compartimento reservado ás bagagens do trem, pagando apenas a taxa de expediente. Se o peso fôr superior a 30 kilos, será cobrada, além da taxa de expediente, o excedente pela tarifa respectiva.

O carregamento, descarga e guarda desses volumes ficará a cargo do passageiro; comquanto a Estrada não seja responsavel pelo transporte dos mesmos, facilitará a procura quando se perderem ou extraviarem.

B) DESPACHO GRATUITO

Cada passageiro tem direito ao despacho gratuito de 30 kilos de bagagem.

Os meios bilhetes darão direito a 15 kilos.

Nenhum passageiro poderá servir-se do documento de outro para despachar gratuitamente a sua bagagem.

Tratando-se de volumes pertencentes a passageiros da mesma familia, poderá reunir-se em um só despacho a bagagem de todos, respeitado o transporte gratuito para cada um.

C) DESPACHO PAGO

Quando o total do peso exceder de 30 kilos, cobrar-se-á frete, embora os volumes sigam no carro do passageiro.

Os volumes serão despachados á vista do documento que permitta viajar e sómente até o destino deste, descontando-se no despacho os 30 kilos que o passageiro tem o direito de transportar gratis.

Despacho — A Estrada poderá despachar bagagens com antecedencia, sendo, para isso, préviamente emittidos os documentos correspondentes que permittam viajar.

Antes de devolvidos aos passageiros, serão devidamente assignalados os documentos que permittam viajar, correspondentes aos despachos de bagagem effectuados.

Nenhum passageiro poderá servir-se do documento de outro para o despacho de bagagem.

Conhecimento — O despacho de bagagem far-se-á após exame e pesagem dos volumes e será representado por um conhecimento que a Estrada entregará ao passageiro como recibo e pela devolução do qual, serão os volumes retirados no destino.

ENGANOS — O passageiro deverá examinar o conhecimento de bagagem que receber e verificar se as suas indicações correspondem realmente aos volumes e documentos apresentados.

A Estrada não se responsabilisa pelos enganos que o descuido ou a desattenção dos passageiros provocarem.

ENTREGA — A entrega da bagagem no destino, far-se-á logo após a chegada do trem que a tiver conduzido, mediante a restituição do conhecimento fornecido ao passageiro na estação de procedencia.

A Estrada não se responsabilisa pela retirada de bagagem por pessoa que não seja o seu legitimo dono, mas que lhe tenha restituido o conhecimento correspondente, ficando, entretanto, com o direito de fazer qualquer verificação para legitimar a entrega.

A entrega de bagagem poderá ser feita na plataforma das estações se convier á Estrada.

PERDA — Se não devolver o conhecimento da bagagem que tiver despachado, o passageiro, no destino, deverá provar a sua propriedade sobre a bagagem que reclamar, pela comparação dos letreiros com os seus cartões de visita ou endereços de sobre-cartas que possua, pela apresentação das chaves do volume, pela descripção dos volumes e seus conteúdos e por outros meios, só se fazendo a entrega:

1. se forem consideradas satisfatorias as provas apresentadas pelo passageiro;

2. se se verificar que o passageiro viajou com documento regularmente obtido e pagou o despacho da bagagem na procedencia.

3. Mediante:

a) recibo que especifique todos os volumes entregues;
b) declaração de garantia nos termos que a Estrada indicar;
c) pagamento da taxa de recibo fixada nas tarifas.

Se não ficar provado que o passageiro tenha acompanhado a bagagem reclamada, para fazer entrega a Estrada exigirá o pagamento do despacho pelo dobro.

Em caso de entrega indevida por falta de conhecimento, sómente pela apresentação deste, poderá reclamar quem se julgar prejudicado.

REPESAGEM — Antes de retirar a sua bagagem o passageiro poderá exigir que a mesma seja repesada. Se o peso conferir com o indicado no conhecimento, cobrar-se-á a taxa constante das tarifas.

DESPACHO INDEVIDO — Serão taxados no destino, pelo dobro, e peso total, os volumes despachados como bagagem:

1. que não forem realmente de propriedade do passageiro que os tiver feito despachar;

2. que pelo passageiro que os tiver feito despachar não forem acompanhados até o destino no mesmo trem que os tiver conduzido.

Retenção — A bagagem será retida pela Estrada:

1. quando não tiverem sido pagas todas as taxas relativas ao seu transporte;
2. quando for embargada.

Retirada — O passageiro póde retirar um ou mais volumes de sua bagagem na estação de procedencia ou em outra qualquer aquem do destino:

1. mediante a apresentação do respectivo conhecimento ao chefe da estação, conhecimento que será, então, devidamente annotado ou recolhido, conforme o caso;
2. sem prejuizo do horario do trem correspondente, a criterio do chefe da estação;
3. sem direito a qualquer restituição do que tiver pago pelo despacho.

Bagagem além do destino — Ao passageiro que proseguir viagem além do respectivo destino poderá permittir-se que a sua bagagem o acompanhe no mesmo trem, mediante redespacho no proprio trem:

1. se entregar o conhecimento ao chefe do trem no acto do aviso;
2. se viajar até o destino com documento regularmente obtido.

A Estrada cobrará o excesso de frete e as taxas accessorias relativas ao percurso addicional; a entrega dar-se-á segundo o que se estabeleceu sob o titulo *Entrega.*

Deposito — A bagagem não retirada no destino bem como os volumes achados pertencentes a passageiros ficarão em deposito na Estrada, gratuitamente, até o dia seguinte ao da chegada.

Depois do prazo de estadia livre, cada volume ficará sujeito ás taxas constantes das tarifas.

Considerar-se-ão abandonados os volumes deixados em deposito mais de 90 dias.

Poderão ser vendidas pela Estrada as bagagens não retiradas, sujeitas a se deteriorarem ou a se perderem quando armazenadas, ficando o producto da venda á disposição do consignatario, depois de descontadas as taxas devidas.

Volumes abandonados — As bagagens abandonadas e os objectos achados serão vendidos em leilão annunciado com oito dias de antecedencia, no minimo.

D) GUARDA DA BAGAGEM

Nas estações D. Pedro II, Norte, Bello Horizonte, Juiz de Fóra e outras, a Estrada aceita volumes de bagagem para guardar, cobrando a taxa de 500 réis por volume e por dia.

E) BAGAGEM EM DOMICILIO

Os passageiros poderão utilizar-se, se o quizerem, para tomada e despacho de seus volumes, dos serviços das seguintes empresas:

NO RIO:

Pestana & Comp. — Rua São Bento, 9.
Expresso Paulista, Limitada — Rua Evaristo da Veiga, 19.
Honorio & Comp. — Rua dos Ourives, 145.
Companhia Transporte e Carruagens — Rua Acre, 29.
Moreira de Souza & Comp. — Rua Visconde de Inhaúma, 111.
Exprinter — Avenida Rio Branco, 57.
Expresso Federal — Avenida Rio Branco, 87.
Expresso Nacional — Rua Mayrink Veiga, 34.

EM JUIZ DE FÓRA:

Pretextato Silva (representante) — Praça Dr. João Penido.

EM SÃO PAULO:

Pestana & Comp. — Rua Anhangabahú, 88.

As empresas aqui mencionadas celebraram contracto com a Central, para a execução desses serviços, sendo que a Agencia Pestana faz tambem o serviço de entrega em domicilio no Rio, em São Paulo, em Juiz de Fóra e em Bello Horizonte.

F) CARREGADORES

Nas estações e suas dependencias, sómente os passageiros, pessoas que os acompanhem ou sirvam e pessoas autorizadas pela Estrada (carregadores) podem carregar em mãos ou ás costas, volumes de bagagem ou destinados a despacho como bagagem.

Depois de despachados, os volumes serão conduzidos sómente por empregados da Estrada e com a responsabilidade desta.

Existem carregadores nas estações D. Pedro II, Belém, Engenheiro Neri Ferreira, Barra, Juparanã, Parahyba, Entre Rios, Juiz de Fóra, Mariano Procopio, Santos Dumont, Sitio, Barbacena, Lafayette, Sabará, General Carneiro, Sete Lagôas, Curvello, Corintho, Pirapóra, Bello Horizonte, Bocayuva, além dos existentes em algumas outras estações dos ramaes e da Linha Auxiliar.

3° — TRANSPORTE DE VALORES

O dinheiro em moeda metallica, as joias, pedras e metaes preciosos e outros semelhantes, devem estar acondicionados em saccos, caixas ou barris, devendo as caixas e barris estar devidamente pregados, sem o menor inidicio de abertura ou fractura. Os saccos devem ser de panno forte, costurados por dentro e perfeitos. As caixas e

barris serão fortemente ligados por corda inteiriça, fixada nos mesmos, por meio de lacre ou chumbo, sobre o qual será applicado carimbo de metal, de modo que possa ser verificada qualquer violação. Os saccos terão a bocca fechada por meio de corda ou cordel inteiriço, sobre o qual será applicado lacre ou chumbo e sobre este um carimbo de metal, devendo as pontas da corda ou cordel ser presas por carimbo egual sobre uma ficha solta.

As notas de banco, apolices, acções de companhias e outros papeis de valor, apresentados a despacho, com valor declarado, devem estar acondicionados em saccos, caixas ou pacotes revestidos de envoltorio de papel ou panno encerado, que garanta o mais possivel a inviolabilidade do volume. Os pacotes ou envoltorios devem ser fechados com lacre, sobre o qual será applicado um carimbo de metal tornando-se assim impossivel a sua violação.

O acondicionamento de papel-moeda será feito com enveloppe aberto, devendo as notas ser collocadas em ordem de seus valores, ficando uma parte para fóra e outra para dentro do enveloppe, prendendo-se as notas com um alfinete, que abrangerá as duas partes do enveloppe em sua perfuração. Sobre o alfinete serão collocados lacres applicando o carimbo da estação, nos dois lados, bem como nas extremidades do respectivo rotulo. Este acondicionamento deve ser feito pelo empregado da Estrada, na presença do remettente. Os endereços devem ser escriptos sobre os proprios volumes ou a elles presos por cordel, de modo a não encobrir qualquer vestigio ou abertura. A declaração do valor do objecto entregue a despacho deve ser mencionada no endereço, por extenso. As iniciaes, legendas, firmas sociaes ou nomes de estabelecimentos, devem ser perfeitamente legiveis. E' prohibido o emprego de moedas como sinetes.

4° — TRANSPORTE DE ANIMAES

A Central possue carros apropriados (série G) para o transporte de *animaes de corridas*. Estes carros podem ser annexados aos trens de passageiros, pagando as taxas respectivas. A Estrada poderá permittir a viagem gratuita de tratadores, até o numero de dois, em caso de transporte em lotação de trem; em outros casos pagarão os tratadores uma passagem de 2ª classe, acompanhando os animaes no vagão apropriado.

As *cobras, cobaias, coelhos, pombos, sapos* e outros pequenos animaes consignados a institutos scientificos, serão despachados *gratuitamente*.

5° — TRANSPORTE DE AUTOMOVEIS

A Estrada possue tambem carros proprios (série VC) para o transporte de automoveis.

VELOCIDADE DOS TRENS DE PASSAGEIROS

TRECHOS	Km/H	TRECHOS	Km/H
D. Pedro 2º a Deodoro.......	70	Santos Dumont a Mantiqueira.	60
Deodoro a D. Pedro 2º......	70	Mantiqueira a Santos Dumont.	65
Deodoro a Belém............	75	Mantiqueira a João Ayres....	55
Belém a Deodoro............	75	João Ayres a Mantiqueira....	60
Belém a Guedes da Costa....	65	João Ayres a Barbacena......	70
Guedes da Costa a Belém....	65	Barbacena a João Ayres......	70
Guedes da Costa a H. Antunes	50	Barbacena a Christiano Ottoni	65
H. Antunes a Guedes da Costa.	60	Christiano Ottoni a Barbacena	65
H. Antunes a Barra..........	70	Christiano Ottoni a Lafayette.	70
Barra a H. Antunes..........	70	Lafayette a Christiano Ottoni.	70
Barra a Entre Rios..........	70	Lafayette a Bello Valle.......	65
Entre Rios a Barra..........	70	Bello Valle a Lafayette.......	70
Entre Rios a Sobragy........	65	Bello Valle a Marinhos.......	65
Sobragy a Entre Rios........	65	Marinhos a Bello Valle.......	65
Sobragy a Mathias Barbosa...	70	Marinhos a Mello Franco.....	60
Mathias Barbosa a Sobragy .	75	Mello Franco a Marinhos.....	50
Mathias Barbosa a J. de Fóra.	65	Mello Franco a Sarzedo......	65
J. de Fóra a Mathias Barbosa.	65	Sarzedo a Mello Franco......	65
J. de Fóra a Chapéo d'Uvas...	75	Sarzedo a Jatobá.............	50
Chapéo d'Uvas a J. de Fóra...	75	Jatobá a Sarzedo.............	60
Chapéo d'Uvas a Santos Dumont	65	Jatobá a Bello Horizonte	60
Santos Dumont a Chapéo d'Uvas	65	Bello Horizonte a Jatobá.....	50

TRECHOS	Km/H	TRECHOS	Km/H
Barra a Floriano.............	70	Jacarehy a Guararema.......	70
Floriano a Barra.............	70	Guararema a Jacarehy.......	70
Floriano a Cachoeira.........	70	Guararema a Cesar de Souza..	60
Cachoeira a Floriano.........	70	Cesar de Souza a Guararema..	65
Cachoeira a Jacarehy.........	75	Cesar de Souza a Norte.......	75
Jacarehy a Cachoeira.........	75	Norte a Cesar de Souza.......	75

Estas velocidades são estabelecidas pelas Instrucções de Serviço, da Locomoção. Não só, porém, as locomotivas dos rapidos, como as condições technicas de largos trechos da Estrada, permittem a velocidade de 90 e até 120 kilometros por hora.

TEMPOS DE PERCURSO

Velocidade Km-hora	1 Km.	2 Km.	3 Km.	4 Km.	5 Km.	6 Km.	7 Km.	8 Km.	9 Km.	10 Km.	20 Km.
80	45s	1m30s	2m15s	3m	3m45s	4m30s	5m15s	6m	6m45s	7m30s	15m
75	48s	1m36s	2m24s	3m12s	4m	4m48s	5m36s	6m24s	7m12s	8m	16m
70	51s	1m42s	2m33s	3m24s	4m15s	5m 6s	5m57s	6m48s	7m39s	8m30s	17m
65	55s	1m50s	2m45s	3m40s	4m35s	5m30s	6m25s	7m20s	8m15s	9m10s	18m20s
60	1m	2m	3m	4m	5m	6m	7m	8m	9m	10m	20m
55	1m 5s	2m10s	3m15s	4m20s	5m25s	6m30s	7m35s	8m40s	9m45s	10m50s	21m40s
50	1m12s	2m24s	3m36s	4m48s	6m	7m12s	8m24s	9m36s	10m48s	12m	24m
45	1m20s	2m40s	4m	5m20s	6m40s	8m	9m20s	10m40s	12m	13m20s	26m40s
40	1m30s	3m	4m30s	6m	7m30s	9m	10m30s	12m	13m30s	15m	30m
38	1m35s	3m10s	4m45s	6m20s	7m55s	9m30s	11m 5s	12m40s	14m15s	15m50s	31m40s
36	1m40s	3m20s	5m	6m40s	8m20s	10m	11m40s	13m20s	15m	16m40s	33m20s
34	1m46s	3m32s	5m18s	7m 4s	8m50s	10m36s	12m22s	14m 8s	15m54s	17m40s	35m20s
32	1m52s	3m44s	5m36s	7m28s	9m20s	11m12s	13m 4s	14m56s	16m48s	18m40s	37m20s
30	2m	4m	6m	8m	10m	12m	14m	16m	18m	20m	40m
28	2m 9s	4m18s	6m27s	8m36s	10m45s	12m54s	15m 3s	17m12s	20m21s	21m30s	43m
26	2m18s	4m36s	6m54s	9m12s	11m30s	13m48s	16m 6s	18m24s	21m42s	23m	46m
24	2m30s	5m	7m30s	10m	12m30s	15m	17m30s	20m	22m30s	25m	50m
22	2m44s	5m28s	8m12s	10m56s	13m40s	16m24s	19m 8s	21m52s	24m36s	27m20s	54m40s
20	3m	6m	9m	12m	15m	18m	21m	24m	27m	30m	1 h
18	3m20s	6m40s	10m	13m20s	16m40s	20m	23m20s	26m40s	30m	33m20s	1 h 7m
16	3m45s	7m30s	11m15s	15m	17m45s	22m30s	26m15s	30m	33m45s	35m30s	1 h11m
14	4m17s	8m34s	12m51s	17m 8s	21m25s	25m42s	29m59s	34m16s	39m33s	42m50s	1 h26s
12	5m	10m	15m	20m	25m	30m	35m	40m	45m	50m	1 h40m
10	6m	12m	18m	24m	30m	36m	42m	48m	54m	1 h	2 h

SEGUNDOS POR Km. — Km. POR HORA

Seg. por Km.	Kms. por hora	Seg. por km.	Kms. por hora	Seg. por Km.	Kms. por hora	Seg. por Km.	Kms. por hora	Seg. por Km.	Kms. por hora
30	120	46	78	1m.02	58	1m.26	42	2m.18	26
31	116	47	77	1m.03	57	1m.28	41	2m.24	25
32	112	48	75	1m.04	56	1m.30	40	2m.30	24
33	109	49	73	1m.05	55	1m.32	39	2m.36	23
34	106	50	72	1m.07	54	1m.35	38	2m.44	22
35	103	51	71	1m.08	53	1m.37	37	2m.51	21
36	100	52	69	1m.09	52	1m.40	36	3m.	20
37	97	53	68	1m.11	51	1m.43	35	3m.09	19
38	95	54	67	1m.12	50	1m.46	34	3m.20	18
39	92	55	65	1m.13	49	1m.49	33	3m.32	17
40	90	56	64	1m.15	48	1m.52	32	3m.45	16
41	88	57	63	1m.17	47	1m.56	31	4m.	15
42	86	58	62	1m.18	46	2m.	30	4m.17	14
43	84	59	61	1m.20	45	2m.04	29	4m.37	13
44	82	1m.	60	1m.22	44	2m.08	28	5m.	12
45	80	1m.01	59	1m.24	43	2m.13	27	5m.27	11
								6m.	10

COMPOSIÇAO DOS TRENS
Bitola Larga

Locomotiva dos rapidos

1ª classe — 44 a 48 logares

Automotriz

Carro restaurante

Carro salão — 1 a 4

Carro salão — 5 a 8

Trem de luxo — Camarote

Cruzeiro do Sul — Camarote

Bitola Estreita

1ª classe — 44 logares

Automotriz — 44 logares

DIAGRAMMAS DOS CARROS

Bitola Larga

SERIE A

SERIE BS

1 A 4
Nos { 1 — 4 EIXOS
2 A 4 — 6 EIXOS
2882
0.460
18.360
0.460

5 A 8
6 EIXOS
2870
0.460
18.480
0.460

9 A 15
6 EIXOS
2870
0.460
18.480
0.460

SERIE C

3 E 4
6 EIXOS
CORREDOR
FUMANTES
CORREDOR
SENHORAS
CORREDOR
2.830
0.450
20.720
0.450

5
4 EIXOS
SALÃO
CORREDOR
2.880
0.380
15.500
0.380
7
4 EIXOS
SALÃO
CORREDOR
0.450
15.970
0.450

8 E 10
SALÃO
CORREDOR
2.880
0.450
15.660
0.450

SERIE DM

1 A 9
4 EIXOS
CORREDOR
2.880
0.460
15.920
0.460

10 A 15
4 EIXOS
CORREDOR
2.880
0.460
16.600
0.460

16 E 17
4 EIXOS
CORREDOR
2.875
0.460
16.600
0.460

51 A 55
6 EIXOS
C O R R E D O R
2.885
0.460
18.500
0.460

101 A 108
Nos 101 A 107...4 EIXOS
108...6 EIXOS
C O R R E D O R
2.950
0.450
18.090 – 101 A 103 E 108
18.530 – 105 A 107
0.450

109 A 124
6 EIXOS
C O R R E D O R
2.870
0.460
18.480
0.460

201 A 212
6 EIXOS
C O R R E D O R
2.896
0.480
20.600
0.480

SERIE E
2 E 3
4 EIXOS
2.980
0.380
11.690
0.380

SERIE F
101 A 103
6 EIXOS
COSINHA
2.898
CABINETE
DESPENSA
BAGAGEM
GAIOLA
0.480
20.600
0.480

51 A 57
4 EIXOS
BAGAGEM
2.885
GAIOLA
CHEFE DE TREM
BUFFET
CORREDOR
0.380
15.600
0.380

1 A 35
— PADRONISADOS —
4 EIXOS
BAGAGEM
2.885
GAIOLA
CHEFE DE TREM
TRANSPORTE ESPECIAL
CORREDOR
0.380
15.600
0.380

1 A 35
— NÃO PADRONISADOS —
4 EIXOS
BAGAGEM
2.885
GAIOLA
CHEFE DE TREM
0.380
15.600
0.380

SERIE RT

1
6 EIXOS
DESPENSA
COSINHA
2.900
0.460
17.100
0.460
2 A 5
Nos {2 E 3_4 EIXOS / 4 E 5_6 EIXOS}
COSINHA
DESPENSA
2.950
0.460
18.360
0.460
10 A 15
6 EIXOS
COSINHA
DESPENSA
2.900
0.460
18.480
0.460
6 E 7
8 EIXOS
DESPENSA
COSINHA
2.880
0.330
19.840
0.330
8 E 9
6 EIXOS
DESPENSA
COSINHA
2.880
0.330
19.840
0.330

SERIE X

1 E 2
2 EIXOS
2.600
0.380
6.610
0.380

4
4 EIXOS
2.850
SALÃO
0.380
11.160
0.380

5
4 EIXOS
2.880
SALÃO
CORREDOR
0.380
15.560
0.380

6
4 EIXOS
2.880
SALÃO
0.380
15.560
0.380

SERIE Z

1 E 2
2 EIXOS
2.600
0.380
6.610
0.380

3
4 EIXOS
2.650
0.380
11.160
0.380

4 A 6
4 EIXOS
2.650
S A L Ã O
0.380
11.160
0.380

SERIE A

4 EIXOS

1 A

2 A

3 A

4 A

5 A

4 EIXOS

6 A

9 A

10 A

11 A

14 A

4 EIXOS

20

22

23 e 24

Automotriz — 44 passageiros

SERIE RT
4 EIXOS
1 A 4
CORREDOR
DESPENSA
COSINHA
2,560
0,260
15,490
0,260
5
CORREDOR
DESPENSA
COSINHA
2,560
0,300
15,210
0,300
SERIE DM
1 E 2
CORREDOR
2,570
0,290
15,420
0,290
3
CORREDOR
2,550
0,300
15,550
0,300
4 A 6
CORREDOR
2,550
0,300
14,130
0,300

SERIE E

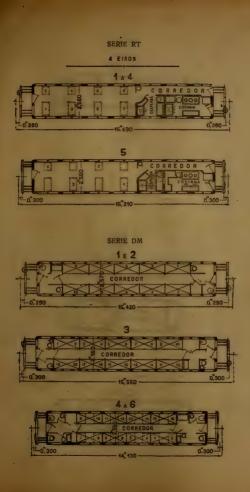
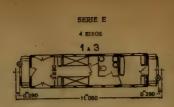
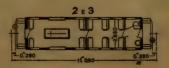
4 EIXOS

1 A 3

SERIE X

4 EIXOS

1

2 E 3

CAPITULO II

A LINHA DO CENTRO

SUMMARIO

A Linha do Centro.

Da Guanabara ao Parahyba.

Do Parahyba ao S. Francisco.

Descripção succinta da linha, das localidades por ella servidas, ligeiras informações sobre as estradas que convergem para a Linha do Centro, incluindo as de rodagem; planta e perfil da linha; etymologia ou origem dos nomes das estações. E sobre cada um dos municipios atravessados pela Estrada, informações contendo:

Historia — Descripção e planta da séde — Hoteis — População — Superficie — Districtos — Povoações — Limites — Rios — Quédas d'agua — Serras — Clima — Producção — Preço das terras — Viação — Informações diversas.

Do S. Francisco á Amazonia.

A LINHA DO CENTRO

Ideado este livro, coordenados os seus elementos, postas as materias observando um methodo que nos pareceu o mais logico e harmonico para realizar o fim proposto, mettemos mãos á obra.

Sem difficuldades, sem esforço, com a naturalidade com que caminha um trem na campina raza, fomos descrevendo as linhas da Estrada.

Para a normal e methodica distribuição dessas linhas, entretanto, surgiu-nos um embaraço: a moderna classificação official da Linha do Centro.

Essa classificação desnorteou-nos, como já tinha desnorteado a referida Linha.

E permanece.

Consultando, porém, a bussola do bom senso, descrevemos a Linha do Centro como julgamos que é a Linha do Centro.

E comtudo, não se encontrarão contradicções nem inverdades no livro. Se, quanto á linha alludida, não ha completo accordo entre a classificação official e a adoptada por nós, existe entre ambas a necessaria harmonia para que, mesmo apparentemente, não veja o leitor uma contradicção que não existe, ficando assim afastadas todas as hypotheses de confusão no espirito do mesmo leitor.

A Linha Tronco da Central é, por força da significação do termo, a que vae do Rio a Independencia.

Se, em relação ao mappa de um paiz, estrada de ferro central *é a denominação natural com que se exprime a situação geographica e o destino politico de uma estrada que penetre pelo* centro *desse paiz; e se a expressão* — linha do centro — *tem algum valor geometrico ou alguma significação geographica em relação a essa estrada* central, *outra não póde ser a Linha do Centro da Estrada de Ferro* Central *do Brasil.*

O seu destino politico, o seu alcance estrategico, a sua finalidade economica, não lhe permittem ceder o caracter de Linha Tronco a qualquer outra das actuaes linhas da Central.

Nada explica a erecção do ramal de Montes Claros em "linha do centro"; si mais rapidamente elle foi construido, não é menos certo que a linha de Belém, de ha muito, possue 2.327 k. 165 definitivamente estudados, faltando apenas os estudos do trecho que vae do barranco do rio Garupy ao rio Candirú, com uma extensão de 220 kilometros.

A verdadeira linha de penetração da Central é a linha Rio-Belém, que por si, pelos seus ramaes, pelo entroncamento de todas as linhas existentes no Nordéste, formará a grande arteria norte-sul que virá integrar na civilização brasileira immensas zonas do norte de Minas, da Bahia, de Goyaz, do Piauhy, do Maranhão e do Pará, constituindo o grande élo das relações entre a Amazonia, o centro e o sul do Brasil.

E' ainda essa a linha da Central que attinge a area demarcada no centro *do paiz para a installação do futuro Districto Federal.*

Estrada de ferro, no Brasil, é causa de progresso e não consequencia delle; citariamos centenares de exemplos de localidades ou regiões, cujo progresso nasceu ou se desenvolveu com a chegada do trem, desbravador preexcellente dos sertões incultos. Mas basta recordar o oéste de São Paulo.

Quando eramos alumno de geographia (e isso não foi no reinado do Sr. D. João VI) viamos a carta do Estado de São Paulo com uma porção de linhas ferreas, quasi todas traçadas na direcção norte e interrompidas por outra porção de rodelas negras, que eram as cidades ou villas.

Do lado, porém, de oéste, apparecia no mappa uma vasta mancha, amarella como o desanimo, cortada por uma legenda de lettras muito gordas, que diziam: "Região desconhecida e habitada pelos indios".

Isto não foi, juramos, na época do Sr. D. João VI; foi antes de a Sorocabana e a Noroéste terem atravessado a região. Os fios conductores do progresso chegaram ás margens do Paraná e aquella região "desconhecida" em 15 annos tornou-se uma Chanaan procurada, povoada, cultivada, e tão "conhecida", que foi administrativamente demarcada em ricos e prosperos municipios.

Assim, não procede a allegação de que se não deve construir a linha porque ella atravessa uma região deshabitada. Pensando deste módo ella nunca será construida ou muito remotamente o será porque, sem estrada de ferro, *o riquissimo valle do Tocantins permanecerá deserto, como deserto permaneceu o oéste de S. Paulo até que duas linhas ferreas*

(duas, apenas) o integraram na vida politica e economica do Estado.

Linha de ferro não é linha da Light, que só se constróe onde ha ruas, casas e... passageiros que paguem á dita cuja Light. Linha de ferro, no Brasil, é condição precipua para a entrada da civilização no riquissimo e vasto territorio sertanejo, habitado por esparsos nucleos de população inculta, mas que ansiosa e acolhedoramente esperam ouvir o silvo da locomotiva, signal certo e infallivel da approximação do progresso.

E' este com relação á Linha do Centro, o nosso modo de ver, a menos que se não realize o projecto de levar os trilhos da Central a Porto Velho. Ahi, sim: geographica, geometrica, economica, estrategica e até heroicamente — seria essa a Linha Tronco da Central.

Mas, por emquanto, não nos assistem razões sufficientes para mudar de parecer e, pois, consideraremos neste livro como Linha do Centro, a que vae do Rio a Independencia.

* * *

A linha do Paraopeba, — impropriamente chamada em parte ramal de Paraopeba e em parte ramal de Bello Horizonte — tem inicio na estação Joaquim Murtinho, (K. 477.823) e finaliza na de General Carneiro (K. 590.310), ambas na Linha do Centro.

Póde ser considerada com uma variante desta ultima linha (por isso que della parte e nella entronca), nunca, porém, como um ramal.

Honorio Bicalho, justificando em 1870 o traçado por João Ayres, baseou a escolha em varias considerações, entre as quaes: "...ganhando a Mantiqueira tem a estrada tres excellentes direcções... 3.° — Póde, seguindo o traçado indicado pelo valle do Rio Doce, atravessar a serra das Vertentes e penetrar directamente no valle do S. Francisco por qualquer dos seus affluentes: o do Rio das Velhas ou o do Paraopeba".

Foi mais ou menos, o que se realizou 50 annos mais tarde: a Linha do Centro penetrou no valle do S. Francisco por "ambos os valles" indicados no parecer do grande technico.

E, ou fosse construida com o fim de levar a bitola larga á capital mineira (evitando o dispendiosissimo trabalho de alargamento da linha no difficil trecho que fica entre Itabirito e Sabará), ou fosse construida com o fim de encurtar e melhorar o traçado para a futura ligação com a cidade de Belém, o certo é que a linha em assumpto constitue hoje um

dos caminhos (não um ramal isolado) da referida Linha do Centro.

Como o tronco que se fende aos caprichos da natureza, sem perder, entretanto, a unidade constitucional, aos caprichos da engenharia (quiçá da politica), a Linha do Centro da Central fendeu-se, sem por isso perder o caracter de Linha Tronco. São duas partes do mesmo caule que, bipartindo-se a certa altura, se reunem em um ponto mais acima. Nenhuma dellas póde ser considerada, em relação á outra, como ramal; os ramos que voltam a unificar-se com o tronco não são ramos: ou constituem uma anomalia do proprio tronco, ou pertencem a uma especie vegetal... desconhecida.

Estavam escriptas estas considerações quando nos cahiu sob os olhos o Relatorio da Directoria da Estrada referente ao anno de 1911, em que foram iniciados os trabalhos de construcção da linha.

Enumerando os trechos em construcção e especificando as linhas e ramaes, diz o Relatorio: "... 4.° — Alargamento da bitola até Bello Horizonte, pelo valle do Paraopeba".

"Alargamento *da bitola"; não diz: construcção de ramal. E como o alargamento de uma linha só póde ser executado quando esta já exista; e como o "alargamento até Bello Horizonte pelo valle do Paraopeba" não póde ser do ramal de Paracamby, ou da Maritima, ou de qualquer outra linha que não passe "pelo valle do Paraopeba"; e como a linha que passa por esse valle é a Linha do Centro, segue-se que o alargamento se operou na Linha do Centro, continuando esta como um só tronco verdadeiro, em duas partes distinctas.*

Não é mysterio; é verdade".

Na ultima publicação de horarios, já se não fala em "Ramal de Paraopeba", que foi, implicitamente, considerado como Linha do Centro.

Se, pois, não houve ainda um acto formal, collocando as cousas nos respectivos eixos, houve uma publicação official cujos termos implicam, pelo menos em parte, o reconhecimento tacito da verdadeira Linha do Centro.

E isso já é alguma cousa."

DA GUANABARA AO PARAHYBA

Das planuras occidentaes da bacia da Guanabara, onde assenta a cidade do Rio de Janeiro, ao outro lado da cordilheira que encarcera a mesma cidade, a linha da Central, rodeando contrafortes formidaveis, tangendo enormes taludes, transpondo gargantas elevadas e varando móles gigantesças e graniticas, attinge, ao fim de 109 k., as margens fecundas do formoso Parahyba. Iniciada a viagem na estação **D. PEDRO II** (*).

Rio........................	000 k. 000
B. Horizonte	639 k. 951 (**)
Altitude.....................	5 m. 508

á Praça Christiano Ottoni, no Rio, o trem passa momentos depois entre o 1° Deposito de Machinas, á direita, e a estação (***).

S. Diogo — K. 1.661

Toma o nome da pedreira que lhe fica em frente. Tem por funcção principal servir de entreposto de carnes verdes para o abastecimento da cidade. A sua plataforma assenta ao fim de um pequeno ramal de 291 metros.

O trem superpõe-se, por meio de extenso viaducto, a tres movimentadas ruas da capital, correndo depois, na

---

(*) A estação D. Pedro 2° é provida de restaurante, botequim, charutarias, correio, telegraphos, estação pneumatica, e, em frente á platafórma dos trens do interior, possue um quadro indicando o estado do tempo nas zonas atravessadas pela Estrada. Até 1885, existia ainda a "Estação Alfandega", sita á rua General Camara, 2. Da mesma forma, em S. Paulo, fôra inaugurado, em 1° de Novembro de 1900, o "Escriptorio Urbano", considerado estação de 2ª classe, e situado á rua do Carmo.

Com a proxima electrificação das linhas suburbanas, o edificio da estação D. Pedro II passará por completa reforma, cujo projecto, de elegantes proporções, já foi elaborado pela Secção Technica.

(**) Pela linha de Itabirito — 604 k. 653.

(***) Logo ao partir de D. Pedro 2° o passageiro vê, a direita, os dois tunneis do ramal da Maritima. linha que passa sob os morros do Pinto e da Gambôa e que foi construida para servir á estação Maritima, situada no cáes do porto.

direcção léste-oéste, por entre a innumeravel casaria dos suburbios.

Galgando o viaducto, (cujas pontes de tres articulações foram das primeiras, no genero, empregadas em estradas de ferro), galgando o viaducto, de cerca de 2.000 mts. de extensão, (*) o viajante se apercebe, á direita e para o nordéste, da configuração da maravilhosa serra do Mar, cyclopica muralha que se delineia no horizonte desde o sitio em que demoram as cidades de Therezopolis e de Petropolis; e á esquerda descortina o lindo panorama de uma vasta parte da cidade, cercada pelas serras da Carioca e da Tijuca, onde se destacam, em nitido relevo, o Corcovado, a 704 mts. de altitude e o Pico da Tijuca, a 1.021.

Lauro Müller — K. 2.360

Primitiva "Praia Formosa". Lauro Severiano Müller, Ministro da Viação de 1902 a 1906.

Situada no meio do viaducto, na altitude de 8^{m},188. Na planicie, á direita, acham-se as estações "Alfredo Maia", "Barão de Mauá" e "Therezopolis", respectivamente da Linha Auxiliar, da Leopoldina, e da antiga Therezopolis. Um pouco além, na rua S. Christovão, fica a estação "Francisco Sá", da antiga Rio do Ouro.

Ao ganhar novamente a planicie é o leito da Central acompanhado, á direita, pelas linhas da Linha Auxiliar e da Leopoldina, numa extensão de quasi 3 kms.

Nesse trecho, ainda á direita, destaca-se, na eminencia central da Quinta da Bôa Vista, o antigo palacio dos Imperadores, hoje Museu Nacional. O palacio era servido pela estação "Imperial", que se localizava tambem á direita. Essa estação foi demolida, em 1925, para dar passagem a novas linhas. Revive porém no predio (que lhe conservou a feição architetonica) do escriptorio central da 1ª Inspectoria de Linha e que se acha situado á esquerda, em frente ao proprio local onde existiu á estação.

Deslizando velozmente dentro da cidade, mas isolado pelos muros de alvenaria de pedra que cercam a linha e cruzando a todo o momento os trens suburbanos, o R I passa por *S. Christovão* (k. 3.460), *Derby Club* (k. 4.238), *Mangueira* (k. 4.879), *São Francisco Xavier* (k. 5.880), *Rocha* (k. 6.470), *Riachuelo* (k. 7.070), *Sampaio*, primitiva "Ponto do Carreiro" (k. 7.742), *Engenho Novo* (k. 8.630), *Silva Freire* (k. 9.106), *Meyer*, primitiva "Cachamby" (k. 9.507), *Todos os Santos* (k. 10.189), *Engenho de Dentro* (k. 11.398), onde se acham

(*) O viaducto começa no k 1.700 e termina no k. 3.150.

installadas as grandes officinas da Central, *Encantado* (k. 12.142), *Piedade* (k. 13.120) e *Quintino Bocayuva*, primitiva "Cupertino", depois "Dr. Frontin" (k. 14.357) (*).

Passagem superior dos suburbios

Nesse primeiro trecho da viagem prende a attenção do passageiro o aspecto de opulencia, já da linha da Central com as suas custosas obras de arte, já dos arrabaldes suburbanos com as suas modernas e graciosas vivendas, quadro magnifico, cuja movimentação augmenta com a explendida moldura constituida pelos pincaros da serra dos Orgãos de um lado e a linha verde negro das serras da Tijuca, Engenho Novo e Jacarépaguá, do outro.

Com 20 minutos de viagem chega o trem a

Cascadura — K. 15.403 (**)

Casca dura, primeira resistencia que encontrou a picareta dos trabalhadores na abertura do leito da Estrada.

(*) Os trens suburbanos entram na estação D. Pedro 2º por uma linha circular de 310 metros de extensão e 56 de raio.

(**) Caso os passageiros encontrem uma differença entre as distancias marcadas nos postes kilometricos e estações, as altitudes tambem nestas referidas e as que constam do texto, cumpre declarar que, neste assumpto, o autor se cingiu á cópia da relação ao mesmo fornecida pela Secção Technica da 3ª Divisão.

Aliás, si a differença é de palmo, não chega a ser de kilometro, sendo, entretanto, para lamentar que não haja a devida connexão entre os serviços do Cadastro e as Inspectorias de Linha, para a consequente e imprescindivel uniformidade nas posições kilometricas das estações.

A estação foi construida em terrenos cedidos graciosamente por M. Joaquim de Aguiar.

E' a decima nona estação dos suburbios e o ponto inicial dos bondes de Jacarépaguá, localidade grandemente procurada pelas excelsas qualidades do seu clima.

Ahi mantem a Santa Casa de Misericordia do Rio de Janeiro um hospital modelar para tuberculosos. Cascadura é um dos centros mais movimentados do commercio dos suburbios.

Segue o trem por entre os telhados rubros da moderna edificação de populosos bairros que hontem ainda eram verde pradaria — *Madureira* (k. 16.680), ponto de partida da linha circular de *Campinho*, primitiva "D. Clara" (k. 17.184); essa linha tem 1.662 metros de extensão; *Oswaldo Cruz*, primitiva "Rio das Pedras" (k. 18.099); *Bento Ribeiro* (k. 19.278), um pouco adeante da qual sae, para a esquerda, o desvio que vae até a Escola de Aviação, com 4.048 metros; *Marechal Hermes* (k. 20.502), onde fica situada a villa

proletaria Marechal Hermes, á esquerda, encontrando-se arruados á direita, os terrenos da Fazenda Bôa Esperança. São ainda estações suburbanas, não havendo, póde dizer-se solução de continuidade no desenvolvimento das edificações que povoam essa zona até

Deodoro — K. 22.058

A antiga "Sapopemba" (*) mudou de nome em homenagem ao Marechal Manuel Deodoro da Fonseca, o proclamador da Republica.

Vigesima quarta estação de suburbios e entroncamento do ramal de Angra dos Reis.

Futura estação "terminus" das linhas de suburbios propriamente ditas e ponto terminal do fechamento em muros das referidas linhas.

Está ahi situada, á esquerda, a importante fabrica de tecidos da Comp. Industrial Deodoro, bem como um notavel Campo de Demonstração, á direita, pertencente ao Ministerio da Agricultura.

A localidade é servida pelas excellentes estradas de rodagem de Santa Cruz e da Pavuna ás quaes se ligam muitas outras que cortam o Districto Federal em todas as direcções. A estrada da Pavuna encontra ao norte a Rio-Petropolis que é um prolongamento da União e Industria; fica assim estabelecida a ligação rodoviaria directa entre Santa Cruz e o interior de Minas.

Existe uma linha de bondes de tracção animal, para o serviço da fabrica acima alludida.

Parte de Deodoro o ramal de Angra, com 81 kilometros em trafego até Mangaratiba (k. 103), estando o leito preparado, com todas as obras de arte, até Angra dos Reis, (k. 193).

Esse ramal atravessa a importante zona militar que vae de Deodoro á Realengo, e na qual se acham situadas a Villa Militar, vasta praça de guerra, e a Escola Militar do Realengo.

Campo Grande (k. 41), Santa Cruz (k. 55), no Districto Federal; Itaguahy (k. 66) e Itacurussá (k. 81), no Estado do Rio, são outras tantas importantes localidades servidas pelo ramal, cujo traçado á dois metros do Oceano Atlantico de Itacurussá em deante, offerece indescriptiveis panoramas.

(*) Sapopemba (*Aspidosperma excelsum*), apocynacea outróra muito commum na localidade.

Por decreto n. 3.477, de 6 de novembro de 1899, foi concedida ao engenheiro Ayres Pompeu Carvalho de Souza e a José Augusto Vieira autorização para construirem um ramal ferreo de Sapopemba á Ilha do Governador (Ponta da Ribeira) e estabelecerem, naquella ilha, um cáes para o serviço de carga e descarga de mercadorias.

Ao sahir de Deodoro é ainda a linha vertical das serras que enfeita a paizagem grandiosa: ao longe, á direita, no fundo azul saphira que mais lhe realça a nitidez, apparece a serra do Mar; muito proxima, á esquerda, tapando a Linha de Tiro a que serve de alvo, ergue-se, impassivel, a serra de Gericinó, que é um contraforte da serra de Madureira.

No k. 22.718 é transposto o arroio Maranguá, por uma ponte de 5^m,55.

Sempre na direcção supracitada e quasi que horizontalmente, prosegue o trem na sua derrota passando pela ponte do k. 22.873 — 9^m,020 e pelas estações

Ricardo de Albuquerque — K. 24.454

José Ricardo de Albuquerque, Secretario da Estrada e inspirado poeta

Anchieta — K. 26.484

Primitiva "Nazareth". Padre José de Anchieta, missionario celebre na historia da catechização dos indios brasileiros.

Transposta a divisa do Districto Federal com o Estado do Rio na ponte de Nazareth, de 15^m,50, sobre o rio Pavuna (k. 27.141), apparece a estação

Nilopolis — K. 28.724

Primitiva "Engº. Neiva". *Nilo-polis*: cidade de Nilo. Dr. Nilo Peçanha, eminente politico fluminense e Presidente da Republica.

Primeira estação do Estado do Rio; está situada na séde do districto do mesmo nome, outr'ora povoação de São Matheus, localizada em terras da antiga fazenda pertencente ao padre Matheus Machado Homem.

E' a Vincennes do Brasil, pela sua proximidade da grande capital. A povoação (do municipio de Nova Iguassú), é de hontem; mas o seu progresso vertiginoso vaticina para breve a elevação desse districto á categoria de cidade. Muito extensa, bem illuminada, com ruas alinhadas, a povoação apparenta, mórmente ao passageiro que entra, á noite, do interior, a physionomia de uma polida cidade.

Transposta a ponte do k. 29.423, o trem passa pelo Matadouro Modelo (á direita), transpõe as pontes do Sarapuhy (k. 29.771) e do Soccorro (k. 30.000), de 10 e 8 metros, respectivamente; atravessa ainda as pontes dos kms. 30.758 ($5^{m},71$) e 31.319 ($5^{m},22$), e vae a

Mesquita — K. 31.952

Jeronymo José de Mesquita, 1° Barão de Mesquita, Director do Banco do Brasil, Presidente da Associação Commercial e proprietario da fazenda São Matheus, a que já nos referimos.

Ahi se acham estabelecidas a Fabrica de Ladrilhos da Companhia Materiaes de Construcção e a Companhia Brasileira de Material Ferroviario.

Todas estas estações, quer as do Districto Federal, quer as que fazem parte do Estado do Rio, constituem importantes nucleos de população.

Prosegue o trem pela varzea fertilissima, coberta de infindaveis e pautados laranjaes, quasi sempre pejados de fructos que na côr propria da sua maturidade, semelham pomos de ouro, edenicos e inaccessiveis.

A' medida que o trem se vae afastando, vão desapparecendo os pincaros menos elevados do macisso carioca. Dominando, entretanto, as mais altas eminencias, alveja ao longe, no pedestal ciclopico, o monumento a Christo Redemptor, de braços abertos, num gesto largo e generoso de benções para a terra brasileira, e de gasalhoso acolhimento áquelles que a procuram.

Transposta uma ponte de $4^{m},80$ (k. 34.183), o trem vae a

NOVA-IGUASSU'

Rio	35 k. 349
B. Horizonte	604 k. 602 (*)
Altitude	26 m. 197

Primitiva "Maxambomba". *I-guassú*, agua grande. João da Costa Pereira e sua mulher, Luis José Pereira e Joaquim José Dias, cederam gratuitamente o terreno para a estação.

Freguezia de Santo Antonio de Jacutinga, para alli transferida de seu anterior assento por dec. de 29 de novembro de 1862.

(*) As distancias a Bello Horizonte, até Lafayette, são contadas pela linha de Paraopeba.

E' a primeira das cidades atravessadas pela Central e fica na baixada do Estado do Rio. Foi elevada á categoria de villa em 1° de maio de 1891, época em que passou a ser a séde do municipio, até então em Iguassú, antiga villa fundada em 1699 pelo alferes José Dias de Araujo e localizada ás margens do Iguassú.

E' cidade desde 19 de junho do mesmo anno de 1891, e passou a ter o actual nome em 9 de novembro de 1916.

Depois de longos annos de estacionamento, a velha Maxambomba resurgiu do marasmo, acompanhando o surto de progresso que se nota em todas as localidades circumvisinhas da Capital Federal, ou melhor, em todas as regiões servidas pela Central.

Nova Iguassú conta 18 escolas primarias.

POPULAÇÃO — 50.000 h. — Da séde, 12.000.

SUPERFICIE — 1.449 km.²

DISTRICTOS — Marapicú, Cava, Pavuna, Bomfim, Pilar e Nilopolis.

POVOAÇÕES — Queimados, Brejo, Austin, São Matheus, e outros.

LIMITES — Itaguahy, Vassouras, Petropolis, Magé, Districto Federal e bahia da Guanabara.

RIOS — A bacia mais notavel é a do Iguassú; Santa Branca, Santo Antonio, São Pedro, do Ouro, Tinguá, Xerem e Cachoeira, são rios que tambem regam o municipio, onde existem magnificas cachoeiras que podem ser aproveitadas para a producção de energia electrica.

SERRAS — A mór parte do territorio é uma vasta planicie circumdada por elevadas montanhas.

CLIMA — Salubre.

PRODUCÇÃO — Sólo de grande fertilidade; é notavel a quantidade de laranjaes ahi existentes e cujos deliciosos fructos, exportados para toda parte, especialmente para a Republica Argentina e Inglaterra, constituem a principal riqueza do municipio, que tambem exporta aves, ovos, lenha, carvão e legumes. Preço das terras: 400 a 800 mil réis o alqueire (*).

(*) O municipio, que possue cerca de 10.000 cabeças de gado vaccum, tem a sua industria representada por fabricas de alcool, polvilho, polvora, ceramica e conta ainda algumas olarias, serrarias e cortume.

A sua plantação de laranjas consiste em cerca de 100 pomares, com 1.500.000 laranjeiras, não incluindo a plantação ultimamente ahi feita pelos irmãos Guinle (1.000.000 de pés).

VIAÇÃO — O municipio é servido por commodas estradas de rodagem, que ligam a séde ás povoações, ao Districto Federal e aos municipios visinhos. A Central e a Leopoldina nelle percorrem cerca de 210 kilometros.

As principaes estradas de rodagem são as de: Nova-Iguassú a Pilar, com 30 kms. — ao Bananal de Itaguahy (antiga Mineira), com 21 kms. — a Vassouras (antiga da Policia) com 35 kms.—Cava a Paty do Alferes (antiga do Commercio), com 50 kms. — a estrada Plinio Casado, que entronca com o prolongamento da antiga Automovel Club, ligando a séde do municipio a São João do Merity — a de Belford Roxo ao entroncamento da Rio-Petropolis.

* * *

Ao partir de Nova Iguassú a linha corre parallela ás terras (á direita) do Parque Nova Iguassú, que ahi possue uma area de 9.000.000 mts.^{2} dividida em lotes proprios para chacaras e sitios. Nas proximidades da cidade ha uma zona de cerca de 1.000 lotes apropriados para moradia.

Para além da cidade, a linha continua a cortar o resto da baixada que fica entre o litoral e a serra do Mar.

De ambos os lados do trem, continuam, infindaveis, os laranjaes.

Atravessada a ponte do k. 36.840 - 9^m,62; a Secca (k. 38.600 - 13^m,84); e a de Matacavallos (k. 39.060 - 5^m,00) passa o trem por

Morro Agudo — K. 39.741

Chamou-se, em tempos, "Humberto Antunes". Tomou o nome de uma fazenda outr'ora pertencente ao Commendador Francisco José Soares.

No k. 41.910 é transposta uma ponte de 10^m,00.

Austin — K. 44.503

Engenheiro Charles E. Austin, empreiteiro do primeiro trecho da Estrada.

Começam aqui os terrenos das Fazendas Reunidas Normandia, cuja area, de 300 milhões de metros quadrados, está sendo vendida á razão de 4 a 15 contos o alqueire (48.400^{m2}) de excellentes terras para citricultura e cereaes.

Depois da ponte do k. 47.800 (5^m,51), passa o trem pela do Camboatá (k. 47.880 - 10^m,00) e vae a

Queimados — K. 48.278

A velha Queimados já teve o seu nome mudado para o de "Ottoni", voltando, em bôa hora (1920), a ter o nome pri-

mitivo, que é o da povoação em que está localizada e que constitue hoje a séde do districto de Marapicú.

E' notavel por ter sido o ponto terminal do primeiro trecho da Estrada, inaugurado em 1858. Foi construida em terreno cedido gratuitamente pelo morgado de Marapicú.

A' esquerda, a 2 ½ kilometros da estação, está situada a Fazenda Santa Rosa, grande fornecedora de mudas e enxertos de laranjas (*).

São transpostos os rios do Ouro (k. 49.663) e Santo Antonio (k. 53.620 - ponte de Caramujos, de 34m,00).

Caramujos — K. 54.920

Nome da localidade em que está situada.

No k. 57 existiu outr'ora (18 de julho a 24 de outubro de 1898) o posto telegraphico "Rio S. Pedro".

Atravessado o rio S. Pedro (k. 58.657) pela ponte do mesmo nome, de 35,m05, prosegue o trem, cortando o ultimo trecho da baixada.

Approximamo-nos da montanha, que em frente se eleva sobranceira e granitica; á esquerda, vamos deixando a serra de Catumby.

No k. 60.923 é transposta ainda uma ponte de 5m,00.

Belém — K. 61.749

Denominação de muitas localidades do Brasil e cujo sabor biblico relembra o espirito religioso de nossos maiores. Foi erguida em terrenos doados pelo Marquez de S. João Marcos.

A estação, muito movimentada, possue um café (outr'ora afamado) e botequim.

E' séde de um destacamento de machinas.

Belém está situada no municipio fluminense de Vassouras e é ponto de juncção da Linha Auxiliar. Esta linha (bit. de 1,m00) serve a varias localidades situadas na serra do Mar e que pela sua proximidade do Rio, são muito procuradas no verão.

A Auxiliar tem como linha tronco a que de Alfredo Maia, passando por Parahyba do Sul, 166 k., Entre Rios, 177 k. e Sapucaia, 213 k. se dirige a Porto Novo (k. 240.108), onde encontra a Leopoldina. Possue o ramal do Jacutinga que, da estação de Governador Portella

---

(*) No velho predio dessa fazenda nasceu o Dr. Milciades Mario de Sá Freire, Prefeito do Districto Federal.

(k. 111.730), passando por Vassouras, 149 k., Juparanã. 158 k., Valença, 183 k. e Rio Preto, 222 k., se dirige a Santa Rita do Jacutinga (k. 258.409), onde encontra a Sul de Minas; e finalmente o sub-ramal de Affonso Arinos, que da estação de Valença (k. 182.850), passando por Santa Thereza e Porto das Flores, se dirige a Affonso Arinos (k. 242.610), estação de entroncamento situada no k. 229.233 da Linha do Centro.

«Belem»

Cumpre, antes de proseguirmos, não esquecer que quando se começou a Estrada, o ponto visado era Vassouras; dahi o traçado por Belém. Quando, já em 1895, era chronica a crise de transportes por que passava a Central, foi pelo Dr. Carlos Morsing apresentado um projecto que visava descongestionar a linha da serra evitando o alargamento dos tunneis que, dizia elle, consumiria largos capitaes. Pelo projecto o traçado viria de Barra a Pirahy, á garganta de Santa Rosa, ao ribeirão das Lages, tangeria Itaguahy e entroncaria no ramal de Santa Cruz. Entre outras, apresentava como vantagens do traçado: não haver tunneis consideraveis e não ter um desenvolvimento maior de 100 kilometros.

O projecto, que provocou larga discussão pela imprensa, não teve execução e a crise, cada dia maior, continuou a preoccupar as administrações.

Vinte annos mais tarde a visão larga de uma energia de ferro amparada por um governo patriotico, solucionava a questão da maneira por que adeante se verá.

Um pouco depois de Belém a linha atravessa o rio Sant'Anna, pela ponte do mesmo nome, de 66,^{m}00, no k 63.236 e a estrada de rodagem, pela ponte da Cacaria, de 12^{m}.00, no k. 63.314; e passa pela estação

Guedes da Costa — K. 64.859

Antiga "Bifurcação". Engenheiro Carlos Guedes da Costa, chefe da Via Permanente.

Aqui se verifica o entroncamento do ramal de Paracamby (*) — talvez *para*, rio; *acamby*, forquilha: onde os rios se encontram formando forquilha. Pequena povoação assente na fralda da serra e ponto terminal (k. 70.004) da linha do seu nome. A' linha de Paracamby se liga outra de igual bitola (na estação Lages), pertencente á Light and Power, e que se dirige á represa do ribeirão das Lages, vasto lago de 30×25 kms. a cujas bordas está construida a grande usina de força electrica da referida Companhia. Essa linha, que tem 26 kms., termina na base da serra das Fontes. Um bonde, em plano inclinado, faz o serviço para o alto, onde está a represa.

Nas noites limpidas a profusa illuminação que circumda essa usina é avistada dos trens que passam, colleando, no trecho de "Serra" a "Palmeiras".

Deixando a estação "Guedes da Costa" a linha muda completamente de direcção e de perfil, começando a galgar a serra, primeiro pela encosta occidental do valle do Sant'Anna; depois, abrindo alas por entre montes de accidentado terreno, ganha a bacia do Macacos para, por fim, vencendo ainda lombadas e transpondo grótas em rampas de 1,8% num desenvolvimento de cerca de 30 kilometros, attingir, logo á sahida do tunnel 12, a altitude de 447^{m},120.

Nesse trecho a natureza apresenta aos olhos do passageiro maravilhado, um desses grandiosos e empolgantes scenarios com que tão prodigamente os fados brindaram

---

(*) Segundo alguns, Paracamby é versão indigena de Macacos, antiga denominação do logar.

Paracamby pertence ao municipio de Itaguahy; é entretanto considerado como um suburbio do Rio, com que se communica por meio de 18 trens diarios. Ahi fica situada uma importante Fabrica de Tecidos.

esta bemdita terra brasileira. Primeiro á direita, até o k. 71, depois á esquerda, até á entrada do tunnel 10, o passageiro não se farta de admirar o encantador espectaculo das ondulações do terreno, que, em plano inferior se extendem por longinquo horizonte, trazendo á imaginação a idéa de um revolto e glauco oceano de montanhas.

Depois das pontes "Camarinha" (4,m60 - k. 65.259) e "Presidente Pedreira" (9m,00 - k. 66.670), esta sôbre a estrada de rodagem do mesmo nome (*), passa o trem por

Ellison — K. 68.181

Major A. Ellison Junior, engenheiro chefe interino da construcção, morto em um desastre, entre Maxambomba e Queimados, em 1859, quando, em locomotiva, percorria a linha (**).

Mario Bello — K. 71.030

Primitivo "Posto da 6ª Divisão", mais tarde "Oriente" e actual "Mario Bello". Engenheiro Mario de Faria Bello, Ajudante da 2ª Divisão; energico e esforçado chefe de serviço a quem muito devem os trabalhos de duplicação da linha da serra.

Agora começa a série dos quinze tunneis existentes no trecho de trinta e dois kilometros que medeiam entre o primeiro e o ultimo: Tunnel 1, em curva, 258,m25 - k. 72.609; Tunnel 2, em tangente, 307,m20 - k. 74.525. Neste trecho, á esquerda, o panorama é deslumbrador. Adeante passa a estação

Serra — K. 75.478

Primitivo "Posto do Rasgão". Toponymo tirado da serra em que está situada.

Tunnel 3, em curva, 115,m90 - k. 76.316; Tunnel 4, em tangente 129,m75 - k. 76.624.

Scheid — K. 77.924

Henrique Scheid, engenheiro Residente em 1898.

Tunnel 4 A, em curva, 25,m40 - k. 78.175; Tunnel 5, em curva, 119,m00 - k. 78.820; Tunnel 6, em tangente,

---

(*) Esta estrada de rodagem, ha poucos annos renovada e baptizada com este nome, é o mesmo Caminho Novo, aberto por Garcia Rodrigues Paes Leme, de Minas para o Rio (1702).

(**) Não confundir com o engenheiro William S. Ellison, primeiro engenheiro da Construcção em 1866 e anteriormente (1859) Inspector Geral do Trafego.

115,"50 - k. 79.184; Tunnel 7, em curva, 461,"50 - k. 80.788 Um kilometro adeante da bocca superior deste tunnel fica a estação

Palmeiras — K. 82.107

muito procurada por veranistas e onde existem dois aprazíveis hoteis.

Deram-lhe o nome algumas velhas palmeiras outróra existentes no pateo da estação (*).

Logo após a plataforma desta estação, o trem entra successivamente nos tunneis: Tunnel 8, em curva, 96,"50 - k. 82.255; Tunnel 9, em tangente, 198,"25 - k. 82.563; Tunnel 10, em tangente, 210,"00 - k. 83.131; Tunnel 11, em tangente, 660,"30 - k. 84.160.

Tunnel 8

Ao sahir deste tunnel apparece, entre florido jardim, a casa de morada do Inspector de Linha (2ª Inspectoria), logo depois da qual entra o trem nas chaves da estação

Paulo de Frontin — K. 85.501

A antiga "Rodeio", primitivamente sitio do Joaquim do Alto, tomou o nome do Dr. André Gustavo Paulo de Frontin,

(*) A 18 de março de 1929, enorme barreira de 55.000 metros cubicos de terra cobriu as tres linhas e chegou até a cobertura da velha e solida estação, que foi demolida para dar logar ás linhas provisorias. Com a primitiva estação, que era de dois pavimentos, desappareceram as galhardas palmeiras que lhe deram o nome.

luminar da engenharia brasileira, vulto proeminente na politica nacional e benemerito duplicador da linha da serra, onde a sua energia de *tank* perfurou tunneis, alargou pontes, rasgou córtes profundos, na extensão de 46 kms., abrindo assim uma nova linha através da qual descortinou o futuro e a fortuna da Estrada de Ferro Central do Brasil. E contra a expectativa até de profissionaes illustres que declararam impossivel a realização dessa obra, tudo foi feito em quatorze mezes, sem a mais leve alteração do trafego da Estrada, que já era intenso apesar da linha singela então existente.

Tão gigantesca obra teve, por assim dizer, uma importancia mundial por isso que, sem esse serviço, não poderia o Brasil ter fornecido as 60 mil toneladas mensaes de manganez que contribuiram para assegurar aos alliados a victoria na Grande Guerra.

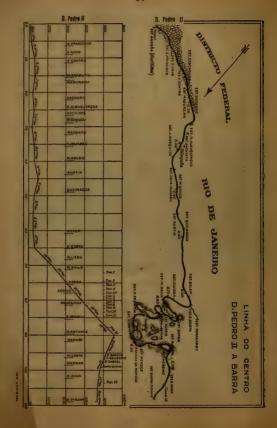
Logo á entrada da estação, á direita, vasto palacete, situado no alto, chama a attenção do passageiro; é a opulenta casa de residencia do Coronel Francisco Portugal.

Como todas as estações da serra, Paulo de Frontin é ponto preferido pelos veranistas que têm negocios diarios na Capital. Mau grado a sua altitude, a risonha povoação, que pertence ainda ao municipio de Vassouras, fica encravada entre montes por onde serpeia o ribeirão Simão Pereira, atravessado pela linha na ponte de Rodeio, de 28^{m},00, no prolongamento da plataforma da estação.

Existe na localidade uma importante fabrica de varetas de chapéos de sol, da firma Quinzio Ferrini.

Não muito além de Paulo de Frontin surge o tunnel 12, em tangente, 2.233^{m},60 - k. 88.235.

Esse tunnel é a principal obra d'arte da serra; como o tunnel 11, tambem não foi alargado, tendo sido construido outro, parallelo, a uma distancia de 11,^{m}22 entre eixos e com mais 12^{m},10 de alongamento sobre o tunnel velho. Não é demais recordar a differença do tempo empregado na construcção dos dois tunneis: 7 annos o primeiro, 11 mezes e meio o segundo.

Perto da bocca superior do tunnel 12, culmina, como se disse, o trecho ascendente da linha da serra, no percurso do qual as poderosas "Pacific" arfam ao longo dos trilhos, levando o trem em marcha vagarosa, mas uniforme e segura.

Humberto Antunes — K. 89.763

Engº. Humberto Saraiva Antunes, Sub-Director da 3ª Divisão.

Chamou-se primitivamente "Tunnel Grande", passou depois a chamar-se "Ottoni", tendo tomado o actual nome em 1915.

Estamos já na bacia do Parahyba (*) e a linha começa a descer até Barra do Pirahy. A estação, primeira do municipio de Barra, está situada no districto de Mendes; nas suas immediações fica a Fabrica de Papel Itacolomy, que é ligada á estação por excellente linha de bondes electricos.

Dahi parte o trem, passando pouco adeante por um córte a céu aberto, onde foi o Tunnel 13; e á direita o passageiro tem sob os olhos, na sua bucolica rusticidade, o panorama da "Pequena Petropolis" da Central, a encantadora

Engº. Neri Ferreira — K. 91.975

Primitiva "Parada de Mendes". Engº. João Neri Ferreira, chefe da Locomoção em 1891.

Serve a parte mais povoada do mais importante dos districtos de Barra do Pirahy; possue excellente clima (temperat. méd. 22º.7), que para ahi attrahe grande numero de veranistas. Nella se acham installados o matadouro da Frigorifico Anglo Limitada e a Fabrica de Phosphoros Serra do Mar.

E' localidade muito pittoresca, tem bons predios e possue um hotel sanatorio, sob a direcção do Dr. João Neri.

Logo depois da plataforma o trem passa por um viaducto de 7,m80 e prosegue costeando o valle do Sacra Familia, affluente do Pirahy.

(*) *Parahyba* — *para*, rio; *ahyba*, ruim; imprestavel á navegação por accidente de seu curso.

"Da serra da Bocaina até S. João da Barra" o Parahyba rega, enfeita e fertiliza varios municipios dos Estados de S. Paulo, Rio e Minas.

Nasce com o nome de Parahytinga (rio de aguas brancas), correndo na direcção sudoéste até receber o Parahybuna (rio de aguas pretas), tomando então o nome de Parahyba e a direcção léste-oéste até Guararema, onde faz uma volta, seguindo o rumo nordéste até receber o rio Pomba, depois do que, dirige as suas aguas volumosas na direcção de léste, até o Atlantico. Nesse percurso de 1.058 kilometros, o seu valle grandioso apresenta os mais variados panoramas e elle proprio, ora sereno, ora irrequieto, encanta e maravilha pela belleza e pela fecundidade das suas margens, que produzem todos os generos cultivados no paiz. E' francamente navegavel desde S. Fidelis, a cerca de 90 kms. da fóz.

Mendes — K. 92.635

Mendes, sobrenome de antigo fazendeiro e politico do logar, que gratuitamente cedera as terras de sua propriedade para a passagem da Estrada, sob a condição de ter o nome do doador a estação que ali se construisse. E a Estrada cumpriu o contracto.

Depois de passar sob outro viaducto de 16^{m},00 (k. 92.971) o trem atravessa o Sacra Familia na ponte do Mexias, de 26,^{m}15 (k. 93.408).

No k. 96.298 cruza a estrada de rodagem por um viaducto de 9,^{m}00 e passa por

Martins Costa — K. 96.386

Engº. M. de A. Martins Costa, Chefe da Secção Technica da 5ª Divisão e operoso auxiliar nos serviços da duplicação da linha da serra.

Correndo por entre córtes monumentaes, que sulcam os montes do sinuoso valle, o trem de novo atravessa o rio pelas pontes do Garcia, de 26^{m},15, no k. 96.684 e do Belisario, de 26^{m},15, no k. 97.328, entrando, um pouco além, no Tunnel 14, em tangente (74,^{m}80 - k. 97.549), para logo ao sahir delle mais uma vez atravessar o referido rio pela ponte do Cabral, de 26^{m},15 (k. 97.810); mais adeante passa por

Morsing — K. 98.267

Carlos A. Morsing, chefe de Secção da 3ª Divisão (Pessoal Technico) em 1870

e atravessando ainda o Sacra Familia pela ponte do Cunha, de 38,^{m}85 (k. 99.080), passa por sob um viaducto de 13,^{m}00, no k. 102.027 e pela estação

Sant'Anna — K. 102.315

Tomou o nome de antiga fazenda, em cujas terras foi construida, ás margens do Pirahy — *pira*, peixe; *hy*, rio; rio do peixe.

Minuscula, comprimida entre os trilhos e o rio, fica, á esquerda, a estação da linha da Sul de Minas, que se dirige a Passa Tres.

A' esquerda ainda, vêem-se as grandes installações da "Ceramica Sant'Anna" e as da Companhia Industrial Pirahy (fabrica de papel).

O rio Pirahy, que banha a cidade do mesmo nome, situada 18 kms. a sudoéste, relembra o papel preponderante exercido na vida do Imperio por aquella cidade tradicional.

A opulencia do dinheiro assegurava a meia duzia de nababos o dominio de toda a vida economica e politica do municipio e adjacencias.

Os Breves, senhores da Gramma e da Olaria e de mais 18 fazendas que se localizavam entre Pirahy e Mangaratiba, eram, com os Moraes e outros, os arbitros da situação.

Um dos Moraes, o Capitão Mata Gente, já lendario, deixou traços indeleveis da sua indole autoritaria, da sua vida aventureira.

Agora o trem segue a margem direita do Pirahy até atravessar o Tunnel 15, em tangente, com 216,m10 (k. 104.248), logo depois do qual (k. 104.515) cruza um viaducto de 12,m00 (que dá passagem á linha da Sul de Minas) e transfere-se para a margem esquerda do referido rio, pela ponte do Andrade, de 61,m10 (k. 104.610).

A' margem esquerda do rio, prosegue o trem passando pelo 2º Deposito de Machinas da Central, situado algumas centenas de metros antes de

BARRA DO PIRAHY

Rio	108 k. 222
B. Horizonte	531 k. 729
Altitude	357 m. 060

Como o nome o indica, a cidade está situada na fóz do Pirahy. Fundada em 1853, pelo Commendador Antonio Gonçalves de Moraes. Creada freguezia em 3 de novembro de 1885 e districto de paz em 11 de dezembro de 1886, foi a povoação de S. Benedicto da Barra do Pirahy elevada á categoria de cidade em 10 de março de 1890.

O Barão do Rio Bonito, o Dr. Aureliano Garcia, o poeta Ovidio Mello e Pedro Celestino Gomes da Cunha foram, entre outros benemeritos, os precursores da emancipação politica do futuroso municipio.

Barra do Pirahy é o terceiro centro commercial do Estado do Rio, com algumas fabricas, notaveis estabelecimentos commerciaes, casas de caridade, muitas escolas, imprensa periodica e lindas pontes que a tornam, no dizer do Dr. Clo-

domiro Vasconcellos, a "Veneza fluminense". Tem boas ruas, predios de construcção moderna e communica-se com a ala esquerda da estação por meio de extensa passagem subterranea, inaugurada em 1914, com o nome "Condessa de Frontin".

Possue cerca de 3.000 casas, 36 ruas, 10 travessas e 4 praças.

E' séde de Bispado.

HOTEIS — Da *Estação*, no edificio da mesma; e *Victoria*.

POPULAÇÃO — 40.000 h. — Da séde, 10.000.

SUPERFICIE — 510 km².

DISTRICTOS — Dôres, S. José do Turvo, Mendes e Vargem Alegre.

POVOAÇÕES — Sant'Anna, Ypiranga, Prosperidade, Thomazes.

LIMITES — Valença, Vassouras, Pirahy, Itaguahy, Barra Mansa.

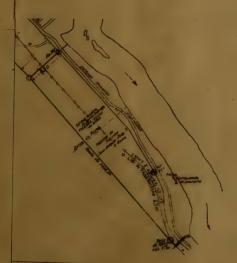
RIOS — Regam o municipio o Parahyba, o Pirahy e diversos corregos e ribeirões.

SERRAS — De S. Joaquim, Rio Bonito, das Cruzes, da Viuva e das Minhocas, todas ramificações da serra da Mantiqueira.

CLIMA — Temperado e muito salubre.

PRODUCÇÃO — Sólo fertil, possuindo algumas jazidas mineraes; produz café, canna, cereaes, entretem boa criação de gado (18.000 cabeças), e exporta phosphoros, doces, massas, cereaes, carnes preparadas, lacticinios, fumo, tecido, madeiras, etc. Preço das terras: 400 a 700 mil réis por hectare.

VIAÇÃO — A cidade é ligada aos districtos do municipio e aos municipios visinhos por varias estradas de rodagem destacando-se entre ellas a que vae de Mendes a Vassouras, num percurso de 20 kilometros; a de Barra a Valença, por Ipiabas e Esteves, com 40; de Vargem Alegre ao Turvo e a Conservatoria, com 45.

...rra do Pirahy ~

ASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

Barra do Pirahy
RIO
PARAHYBA
LEGENDA
E.F.C.B

De Barra do Pirahy parte a linha da Sul de Minas, que liga a cidade ao municipio de S. João Marcos (Passa Tres a 41 k.) e ás divisas de Minas com S. Paulo (Sapucahy a 553 kilometros).

A linha tronco dessa estrada parte de Cruzeiro (estação do ramal de S. Paulo) e passando por S. Lourenço a 80 k., Soledade a 90, Tres Corações a 170 e Varginha a 205, vae até Tuyuty a 361, onde entronca com a Mogyana.

Além da linha tronco, existem os ramaes de Campanha, que parte de Freitas a 107 e passa por Lambary a 150, Cambuquira a 176, Campanha a 193 e termina em S. Gonçalo a 225; o de Tres Pontas, que parte de Espera a 242 e vae a Tres Pontas a 262; e o de Sapucahy, que de Soledade a 90 k., passa por Itajubá a 174, Pouso Alegre a 254, Ouro Fino a 314, terminando em Sapucahy a 359, onde de novo encontra a Mogyana. Da estação Itajubá (174 k.), deste ramal, parte o sub-ramal de Delphim Moreira (210 k.), que entroncará futuramente com o sub-ramal de Piquete, da Central; e da estação Piranguinho (187 k.) parte o de Paraizopolis (238 k.).

Em direcção opposta ao ramal de Sapucahy, parte de Soledade a 90 k., a linha de Passa Tres a 415, no Estado do Rio, passando por Caxambú a 112 k., Baependy a 120, Bom Jardim a 244 — entroncamento com a Oéste — Santa Rita a 286 — entroncamento com a Linha Auxiliar — Barra do Pirahy a 374, Sant'Anna a 382, Pirahy a 399 e Passa Tres.

Ha ainda o ramal que de Tres Corações, a 170 k., passando por Carmo da Cachoeira a 211, vae a Lavras a 260, onde entronca com a Oéste; e o de Machado, que parte da estação de Gaspar Lopes a 295, passa por Alfenas a 302 e termina em Machado a 343.

De Porto Sapucahy, no k. 236 da linha de Sapucahy, partem os vapores da navegação do Rio Sapucahy até Cubatão a 160 k., porto este que serve aos municipios de S. Gonçalo e Machado; da estação de Fama, no k. 278 da linha de Tuyuty, partem os vapores até Carrito a 105 k., porto que serve á cidade do Carmo do Rio Claro, famosa por ter sido a primeira que installou fabricas de manteiga.

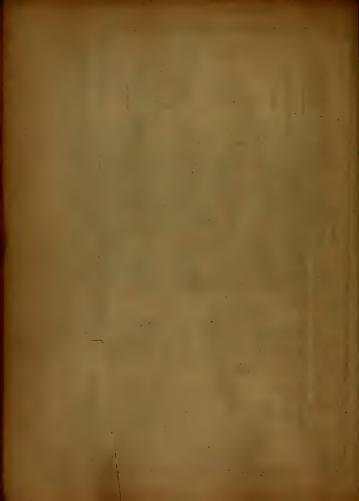
* * *

Barra do Pirahy é, a bem dizer, um verdadeiro prolongamento dos suburbios do Rio, com que se communica por meio de 16 trens diarios. Para servir ás localidades comprehendidas no trecho de Belém a Barra, estabeleceu a Central trens proprios — S1 — S2 — S3 — S4 — além das paradas alternadas dos grandes trens do interior.

Póde-se, ainda, sem exageros de rhetorica qualificar de coração da Central, a estação de Barra.

E', com effeito, ahi que se verifica o desdobramento da Estrada nas suas grandes linhas que, como amplos braços fraternaes, ligam em estreito amplexo os Estados Unidos do

Barra do Pirahy — Vista parcial

Brasil: a que serve ao norte do paiz e a do sul, seguindo esta para sudoéste e aquella na direcção opposta, ambas marginando o Parahyba, em cujo valle, de Guararema a Porto Novo, num percurso de 471 k., echôa o sibilo sonóro e progressista das locomotivas da Central.

DO PARAHYBA AO S. FRANCISCO

Das margens povoadas e propinquas do lendario Parahyba ás solitarias e longinquas margens do S. Francisco caudaloso, ora transpondo serras magestosas que dividem aguas abundantes; ora tangendo valles ou profundos ou abertos, sempre ferteis e formosos; ora traçando verdes campos de infinitos horizontes; e evocadoramente percorrendo sitios (*) que constituem theatros memoraveis de luctas e de dramas e tragedias e victorias da nascente e predestinada nacionalidade brasileira, a Linha Tronco da Central, atravessa 15 cidades, 4 villas, 28 municipios, varias povoações e serve a uma infinidade de nucleos de população, cujo trabalho agricola e industrial, activamente impulsiona e intensifica (**).

Ao partir de Barra o trem toma a direcção nordéste; tresentos metros além da estação, córta, quasi na sua foz, o rio Pirahy, pela ponte do mesmo nome, de 64,m80. E atravessando os suburbios da cidade, approxima-se da margem direita do Parahyba, de largas e murmurantes aguas.

Já agora não são os córtes successivos dos successivos montes que comprimem as aguas do Sacra Familia e do Pirahy; mais espaçoso, o valle do Parahyba offerece mais largos horizontes ao olhar do passageiro. Assim é que, á esquerda, descortina-se logo toda a serra das Cruzes, aliás não muito distante.

No k. 114.517 o trem transpõe a ponte do Pocinho, de 22,m60 e entra novamente no municipio de Vassouras, em que ficam localisadas mais 9 estações da Linha do Centro, das quaes a primeira é

Ypiranga — K. 115.592

Y-piranga, agua vermelha, rio vermelho.

E' uma estação pequena, ladeada de algumas casas e communica-se com Paulo de Frontin, Mendes e Paracamby por uma regular estrada de rodagem.

(*) O percurso que faz hoje a Linha do Centro é, *mutatis mutandis*, o mesmo que fazia a estrada aberta no matto por Garcia Rodrigues Paes e Domingos da Fonseca Leme — o *Caminho Novo*, pelo qual o Rio se communicava com a Capitania das Minas Geraes, outr'ora *Campos de Cataguá*.

(**) A rêde completa da Central, incluida a Linha Auxiliar, abrange 68 municipios, de que 57 são atravessados na propria séde, servindo a Estrada, directamente, a 49 cidades, 9 villas e a innumeras povoaçes. Onze dos municipios mencionados são apenas tangidos pela linha; não obstante, a elles nos referimos em succinta noticia.

Depois de Ypiranga o trem passa pela ponte de São Roque, de 14,^{m}70 (k. 117.476).

Notam-se signaes de industria pastoril; entre grandes pastagens, distinguem-se largos tractos de terra cultivada.

Demetrio Ribeiro — K. 121.469

Primitiva "Sebastião de Lacerda". Dr. Demetrio Nunes Ribeiro, Ministro da Agricultura, Viação e Obras Publicas do Governo Provisorio de 1889.

Como outras estações, teve que pagar o tributo da mudança de nome. E mudaram-lh'o, em 1931, pelo simples prazer de mudar, pelo sabor de estabelecer a confusão na contradança, uma vez que "Sebastião de Lacerda", ao commando precipitado do *marcante*, executou, lépido, o *changez de place*, indo occupar o lugar da velha e tradicional "Commercio" que, tropegamente, marchou para o exilio.

No k. 122.239 a linha atravessa o pontilhão das Cruzes, de 11,^{m}95, transpondo um pouco adeante (k. 225.860) a ponte de Santa Engracia; e sempre junto á margem do rio, chega a

Barão de Vassouras — K. 128.528

A primitiva "Rio das Mortes", que posteriormente foi "Vassouras", mais tarde "Barão de Vassouras" e até hontem era "Caetano Furquim", voltou a ser "Barão de Vassouras". E até a data da impressão deste livro, continúa a ser "Barão de Vassouras".

Como a antiga "Concordia" passou a chamar-se "Teixeira Leite", em homenagem a Francisco José Teixeira Leite, Barão de Vassouras, fica o benemerito titular duplamente homenageado pela Central, aliás com toda justiça. E não fica só: Quintino Bocayuva, Santa Fé, Santa Rita, Gloria, Saudade, Retiro, Santo Antonio, Francisco Sá, e outros, gozam do mesmo privilegio.

"Barão de Vassouras" é tambem estação do ramal do Jacutinga, que passa pela séde do municipio, a cidade de Vassouras, situada 6 k. a suléste.

A bitola larga é, entretanto, o caminho preferido para aquella cidade, para onde ha constantes communicações por meio dos trens de suburbios da citada linha, os quaes dão correspondencia com todos os trens da Linha do Centro.

Barão de Vassouras é um logarejo aprazivel, situado á esquerda do rio das Pedras e não longe do Parahyba.

A cidade de Vassouras é, pelas excelsas qualidades do seu clima, grandemente procurada no verão.

Os trens do mencionado ramal do Jacutinga (bit. de 1,^{m}00) seguem até a proxima estação de Juparanã, pelo

leito da Linha do Centro que para isso intercalou um terceiro trilho nesse trecho.

Em Barão de Vassouras o passageiro encontra sempre á venda o afamado queijo "Creme Suisso", que constitue a industria caracteristica do municipio.

Cento e cincoenta metros após a estação, a linha cruza a estrada de rodagem por meio de um viaducto e transpõe pela ponte de Vassouras, 31,m80, o ribeirão das Pedras, que banha a cidade de Vassouras e desce da serra do Mar.

As pequenas casinhas, modestas mas alegres, os tractos de terra lavrada, junto ás aguas abundantes do Parahyba, predispõem favoravelmente o espirito do passageiro observador.

Na outra margem do rio, contrastando com a modestia das humildes moradas, importante propriedade agricola apparece por entre alpendres de luxuriante arvoredo.

E' o Patronato de Menores, pertencente ao Ministerio da Agricultura e installado no edificio da antiga e opulenta fazenda Santa Monica. Nesse edificio falleceu o Duque de Caxias.

Depois de passar pelo viaducto da Policia (k. 129.851), o trem atravessa (k. 130.051), a bella ponte do Desengano (*), de 173,m20, em curva, entrando no municipio de Valença e chegando a

Juparanã — K. 132.153

Ju-para-nan, rio grande dos espinhos. Manuel Jacintho Nogueira da Gama, Barão de Juparanã, Presidente da Camara de Valença.

A primitiva "Desengano" está no meio da povoação de Juparanã que é um districto de Valença. Situada em larga planicie, entre o Parahyba e a serra das Cruzes, a povoação possue uma linda egreja, um vasto e solido predio que abriga o Asylo Isabel, e alguns edificios pertencentes á Central, que ahi manteve durante muitos annos, a séde da extincta 3ª Residencia do Centro.

Juparanã é, como dissemos acima, estação commum ao ramal do Jacutinga, que passa pela séde do municipio de Valença, situada a 24 k. ao norte.

Daqui segue, pois, naquella direcção, a linha do alludido ramal, passando em Valença, Rio Preto e terminando em Santa Rita do Jacutinga.

Como Vassouras, a cidade de Valença, de precioso clima, é muito procurada por veranistas e convalescentes, os quaes

---

(*) Esta ponte dá tambem passagem á estrada de rodagem.

encontram nella, a par de excellentes hoteis, a fina e encantadora vida social propria de uma elegante cidade de repouso que vive ainda das suas fidalgas tradições de opulencia e grandeza.

Os trens para Valença estão em correspondencia com os rapidos da Linha do Centro.

Deixando Juparanã o trem percorre um pequeno trecho da margem esquerda do Parahyba, que ahi apresenta bellissima paizagem. E procurando evitar as escarpas e penhascos de insolitos contrafortes da serra das Cruzes, foge para a outra margem do rio atravessando, no k. 135.367, a explendida ponte do Paraizo, de 194,m00.

Ponte do Paraizo

De novo no municipio de Vassouras e confiante no leito que ha 60 annos lhe serve de caminho, celeremente desliza sobre os trilhos luzidios.

O Parahyba quebra o silencio do largo scenario, rolando agora pelos calháus da "Cachoeira do Sumidouro", onde as suas aguas rugem, precipitando-se no abysmo dos *sumidouros* profundos.

Parada do Mello — K. 137.700

E' transposto o corrego da Concordia (k. 142.385), pela ponte do mesmo nome, de 21,m40; o trem solta, dahi a momentos, o alegre silvo precursor de uma estação; a

marcha diminue; estalidos mais fortes annunciam a passagem das rodas nos encontros de trilhos; são as chaves da estação

Teixeira Leite — K. 142.705

Antiga "Concordia". Francisco José Teixeira Leite, Barão de Vassouras, chefe de influente familia oriunda do municipio de Vassouras.

Na plataforma, muito limpa, muito varrida, uma bandeirinha branca oscilla. A um apito curto da locomotiva o trem retoma a sua marcha horaria.

Pelas encostas dos morros, pelos valles extensos, surgem casas de habitação; a região, outróra coberta de interminos cafezaes, é hoje campo de industria pastoril; um ou outro recanto cultivado apparece.

Sebastião de Lacerda — K. 146.815

Primitiva "Commercio". Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda, ministro da Viação de 1897 a 1898.

Nem a velha Commercio escapou ao insidioso ataque da molestia que flagella as estações da Estrada. Passou 65 annos com um nome só. Era demais; era uma odiosa excepção, que a distinguia das suas co-irmãs. Um Aviso de 1931, substituiu-lhe o nome... até outro Aviso.

Está localizada na séde do districto de Commercio.

Serve ao districto de Tabôas e á villa de Santa Thereza (a 20 e 25 k. ao norte, respectivamente) do visinho municipio de Santa Thereza de Valença. Excellente estrada de rodagem que se apropriou do leito da que foi outróra (de 1882 a 1922) E. F. Rio das Flores (*) liga a estação ás mencionadas localidades. Ainda lá está, servindo hoje á referida estrada de rodagem, a bella ponte, que liga as duas margens do Parahyba.

Avistam-se pomares, em que predomina a umbrosa mangueira.

E' atravessado o corrego Commercio, logo depois da plataforma da estação.

Transposta a ponte da Florencia, de 14,^{m}90, sobre o ribeirão do Salto (k. 152.939), surge, dois minutos depois, a estação

Alliança — K. 154.072

Tomou o nome de antiga fazenda ahi situada.

Foi construida no logar denominado Arraial do Dias, em terreno doado por Manoel Martins da Silva, negociante ahi estabelecido. Varios fazendeiros do municipio de Vas-

---

(*) Pouco a pouco houve a supressão de facto, não de direito, do material ferroviario applicado na linha.

souras concorreram com a quantia de 12:000$. para construir-se o edificio da estação.

O trem rola na vertente de uma serra que desaba sobre o rio, obrigando-o a fugir para o norte, com o fim de rodea-la; mas a poderosa "Baldwin" inflecte contra o monte elevado, varando-o pelo Tunnel 16, de 159,m00, em curva (k. 157.470).

Casal — K. 159.225

Como a precedente, tomou o nome de antiga fazenda localizada nas immediações.

A estação serve ao districto de Abarracamento, do visinho municipio de Santa Thereza.

De novo as aguas do Parahyba surgem marulhosas, cairelando os campos com a alva procissão das suas espumas.

Depois de Casal o trem córta a estrada de rodagem (k. 164.100), por meio de um viaducto.

Carlos Niemeyer — K. 165.549

Engº. Carlos Conrado de Niemeyer, Chefe da Locomoção em 1889.

Terras ferteis; o capoeirão fechado, á esquerda, denota a uberdade do sólo outróra longamente usado. O Parahyba apresenta lindos aspectos com as suas ilhas engalanadas de verdes festões.

O trem passa por um córte rochoso (k. 167.900), cujas abas estão ligadas por solida ponte de ferro.

No k. 169.189, é transposto o rio Ubá pela ponte do Secretario (*), de 44,m00. Cerca de mil metros adeante fica a estação

Andrade Pinto — K. 170.232

O antigo *pouso* do Alferes, que depois se chamou estação de "Ubá", passou posteriormente a chamar-se "Paty" e tem hoje o nome de *Andrade Pinto*, em homenagem ao Eng.º José de Andrade Pinto, sub-Director da 5ª Divisão em 1907.

Está localizada na povoação de Paty (**), séde do 3º districto do municipio que vamos atravessando.

Ao longe, á direita, avistam-se as cristas da serra de Sucupira. Depois de passar por baixo de um viaducto (k 172....) o trem transpõe pela ultima vez o Parahyba, nas tres pontes de Bôa Vista, respectivamente de 136, 86

(*) Esta ponte fica na variante que, obedecendo rigorosamente a todas as exigencias da technica moderna, foi construida para melhorar as condições do pequeno trecho. A' esquerda vê-se o primitivo traçado com a respectiva ponte.

(**) *Paty*, especie de palmeira (*Siagrus botryophora-Mart.*).

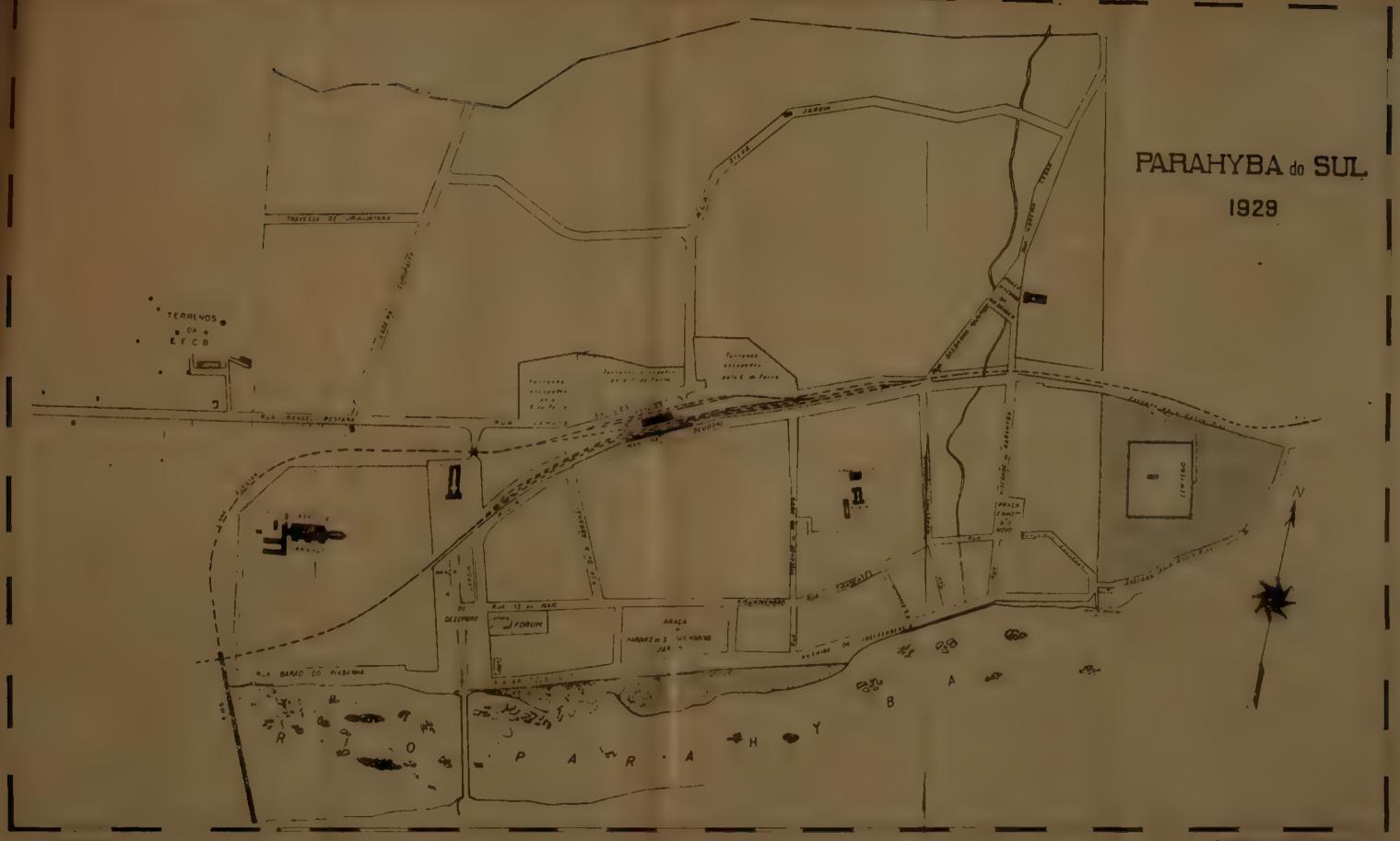
PARAHYBA do SUL

1929

DO
JOÃO MARCOS
RDIM

RUA

A

PARAHYBA do SUL
1929
TERRENOS DA E F C B
RUA BARÃO DO PIABANHA
FORUM
PRAÇA
P A R A H Y B A
N

e 37 metros (ks. 173.738, 173.950 e 174.055) e entra no municipio de Parahyba do Sul, cortando logo o ribeirão do Retiro.

Vieira Cortez — K. 177.770

Era a antiga "Bôa Vista"; chamava-se, primitivamente, "Avellar". Antonio Vieira Cortez, engenheiro residente.

Ao deixar a estação, o trem atravessa logo adeante o corrego Boa Vista. O horizonte, á direita, é limitado pelos ultimos cabeços da serra do Caburú.

Corre o trem pelo extensissimo valle; no k. 183.055 transpõe o ribeirão Fiuza (ponte da Chacarinha, de 27,m00).

A linha margeia agora a esquerda do Parahyba. Na vertente opposta, rasgando montes e transpondo socalcos, vê-se a Linha Auxiliar, cuja soberba ponte de 236m,34, sobre o Parahyba, fazendo um angulo recto com a Linha do Centro, é totalmente descortinada pelo passageiro.

Passando por baixo de um viaducto, que é o prolongamento da ponte alludida, chega o trem a

PARAHYBA DO SUL

Rio.	187 k. 231
B. Horizonte	452 k. 720
Altitude.	278 m. 833

Entre a serra da Covanca e o rio Parahyba, "das cidades de serra acima é uma das que mais sobresaem pela sua grande área, asseio e posição topographica; o cáes em toda a sua extensão, os edificios publicos e particulares, alguns de apurado gosto e custoso preço, o seu solo quasi todo plano, cortado por extensas ruas calçadas a parallelepipedos, alguns chafarizes publicos, a monumental ponte de ferro sobre o rio, a configuração das colinas, que a accidentam pelo centro, tudo emfim concorre para lhe dar um aspecto agradabilissimo".

Fundada em 1683 por Garcia Rodrigues Paes Leme, que ahi fez construir a capella da Conceição da Santa Virgem.

Em 1745 Pedro Dias Paes Leme, Marquez de São João Marcos, e filho de Garcia, erigiu outro templo no morro onde existe hoje o cemiterio velho.

Para o novo templo (que só tinha um altar guardando apenas o Santissimo Sacramento), foi transferida a séde do curato, que, a 2 de janeiro de 1756, foi elevado a freguezia.

A 15 de janeiro de 1833, era Parahyba do Sul elevada á categoria de villa, tomando emfim, a 20 de dezembro de 1871, os fóros de cidade.

Em 1860, a esforços do Visconde da Parahyba, lançou-se a primeira pedra da nova e actual matriz; em 1882 ficou

concluida a egreja, tendo sido feita a trasladação do Santissimo Sacramento e das imagens para a nova matriz e demolindo-se a matriz velha.

A cidade possue 20 ruas, 4 praças e 280 predios. E' dotada de agua, luz electrica e esgotos e tem bons estabelecimentos commerciaes.

A bibliotheca municipal conta 3.000 volumes.

A Irmandade de N. S. da Piedade mantem um vasto hospital e asylo para orphãos desamparados, construido no alto do morro de Santo Antonio.

HOTEIS — *Hotel Ferreira.*

POPULAÇÃO — 58.000 h. — Da séde, 4.000.

SUPERFICIE — 1.177 km^2.

DISTRICTOS — Parahyba, Entre-Rios, Mont Serrat, Encruzilhada, Bemposta, Sant'Anna do Tiradentes e Areal.

POVOAÇÕES — Werneck, Moura Brasil, Barão de Angra, Bôa Vista, Cavarú, Piracema, Cruz, Lages, Cebolas, Pampulha, Bomfim, etc.

LIMITES — Petropolis, Sapucaia, Estado de Minas, Santa Thereza e Vassouras.

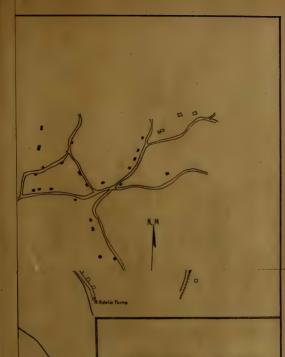
RIOS — Parahyba, Bemposta, Bôa Vista, Fiuza, Lava-Pés, Limoeiro, Paiol, Olaria, Parahybuna, Tabôas, Piabanha, Preto, Mãe Joanna, Mingú, etc.

SERRAS — A das Abóboras, com os montes Boqueirão, Parahybuna e S. Lourenço, de grande altura; a de S. João, a de Sant'Anna, a do Capim, etc.

CLIMA — Salubre, havendo localidades de temperatura amena, como Fernandes Pinheiro, Areal, etc.

PRODUCÇÃO — Todas as culturas tropicaes são possiveis no municipio, cujos frescos valles são apropriados á criação de grandes rebanhos.

A industria é representada por um cortume com installações modernas, varias fabricas de doces e balas, fabrica de calçados, fabricas de massas alimenticias e, principalmente, pela ceramica. O municipio conta, ainda, 10 fabricas de manteiga, produzindo 30.000 kilos. Possue tambem importante industria pastoril (52.000 cabeças de gado). Exporta aguas mineraes, (está no municipio a fonte da agua "Salutaris", que exporta cerca de 4.000.000 de garrafas por anno), massas alimenticias, toucinho, doces, cereaes, xarque, aguardente, lacticinios, fumo, café, etc. — Preço das terras: 130$000 por hectare.

VIAÇÃO — O municipio é percorrido pelas estradas de ferro Central e Leopoldina.

ENTRE RIOS

LEGENDA

N

RIO PARAHYBA

ENTRE RIOS

(Vias Brasileiras de Communicação)

Diversas estradas de rodagem communicam Parahyba com os municipios visinhos, facilitando o transporte da producção dos campos.

* * *

Tresentos metros depois da estação, o trem cruza a rua Saldanha Marinho, pelo viaducto Lavapés, de 19,m00; um pouco além transpõe o corrego Limoeiro e o viaducto da rua das Flores; no k. 188.864, corta o corrego Mingú, pela ponte do mesmo nome, de 25,m90; e agora corre por entre barrancos vermelhos de argilla. O arvoredo é luxuriante e destaca-se da verde pelucia dos campos regados pelo Parahyba, largo e marchetado de ilhas cobertas de vegetação.

Barão de Angra — K. 192.461

Elisiario Antonio dos Santos, vice- almirante Barão de Angra, Director da Estrada em 1872-1873.

O terreno apresenta socavões e barrancos, consequencia da actividade de oleiros que, por trilhos tortuosos, empurram uma caçamba sobre rodas, miuda e afunilada, com pretensões a vagonete.

No k. 194.524 é transposta a ponte de Cantagallo, de 17m,00, sobre o ribeirão do mesmo nome. Nessa altura fórma o Parahyba a "Cachoeira do Cantagallo".

Mais alguns momentos e o trem passa pelo destacamento de machinas, á direita, chegando logo após a

Entre Rios — K. 197.613

Entre Rios, que são o Parahyba, o Parahybuna e o Piabanha.

E' uma das mais importantes estações da Central. Serve tambem á Linha Auxiliar e é ponto de juncção da Leopoldina, que dahi irradia toda a sua rêde mineira.

A Leopoldina Railway é constituida pela antiga E. F. Leopoldina, á cuja rêde foram incorporadas (depois da formação da companhia inglêsa), varias outras linhas ferreas, como a Grão-Pará, a Juiz de Fóra ao Piáu, a Carangola, etc.

Com a extensão superior a 3.000 kilometros, a Leopoldina Railway cruza, com as suas linhas, toda a metade oriental do Estado do Rio, serve a uma vasta região do sul do Espirito Santo e tem, no suléste de Minas, a sua extensa rêde mineira, que atravessa a riquissima zona da matta, productora abundante de café e de madeiras de lei.

Em Juiz de Fóra tem esta estrada novamente contacto com a Linha do Centro; e a sua linha tronco (da rêde mineira), encontra ainda a Central na cidade de Ponte Nova (k. 643 do ramal desse nome).

São irreprehensiveis os serviços dessa empresa, que guarda, na sua linha de Norte, o *record* da velocidade em bitola de 1,m00.

A estação de Entre Rios está localizada na séde do districto de Entre Rios, grande e movimentado centro commercial, com excellentes predios, extensas e alinhadas ruas, vasto e moderno jardim, agua canaizada, luz e força electrica, telephonia, theatro, cinemas, bons hoteis e desusado movimento de automoveis, que, por meio da excellente estrada "União e Industria", o ligam a Petropolis, ao Rio e á Juiz de Fóra.

Uma empresa de auto-omnibus faz o transporte de passageiros entre a localidade e Juiz de Fóra, partindo o auto diariamente, de Entre Rios, ás 16.40, e, de Juiz de Fóra, ás 7.00. O percurso é de cerca de tres horas e o preço é de 10$ por pessôa. Ida e volta, 18$, com direito a oito dias. Ha tambem uma linha para Parahyba.

"Entre-Rios" — Guarita historica

A ampla estação, cuja longa plataforma se extende para servir á Linha Auxiliar e á Leopoldina, possue um excellente restaurante e botequim. Elevada e solida passagem superior, de armação metallica, liga a plataforma ao lado opposto da linha.

De Entre Rios seguia a linha de bitola larga até Porto Novo, um dos pontos visados pelo decreto de 9 de maio de 1855 (*).

Commemorando a resolução de levar a Linha do Centro ao Rio das Velhas, foi, por ordem da Directoria, construida uma guarita mesmo na chave que separa as duas linhas (a de Porto Novo e a do Centro). Nessa guarita foram collocadas placas commemorativas, fundidas em bronze pelas officinas da Estrada.

(*) O trecho de Entre Rios a Porto Novo, transformado em linha de bitola estreita, pertence hoje á rêde da Linha Auxiliar.

A RAILWAY

L DAS LINHAS

ndo a nova medição

arão de Mauá

40º

20º

SANTO

TO

596.154 D. MARTINS

Mal FLORIANO 588.965

VIANNA 617.632

VICTORIA 698.368

ARAGUAYA 570.539

23º

40º

LEOPOLDINA RAILWAY
MAPPA GERAL DAS LINHAS
com kilometragem segundo a nova medição
contada de Barão de Mauá
ESPIRITO SANTO
EST. DO
MINAS GERAES
EST. DO RIO DE JANEIRO
Vias Brasileiras de Communicação

* * *

Ao partir de Entre Rios, a linha muda de direcção, tomando o rumo norte. E por entre montes abahulados e córtes talhados em rocha granitica, attinge o Alto de Santa Anna, depressão da Serra das Aboboras.

A' esquerda da linha corre a "União e Industria", (cruzada pelo trem no k. 200.690), de gracioso traçado, entre touceiras de bambús que, de trecho a trecho, lhe ensombram o saibro ardente.

Fernandes Pinheiro — K. 204.433

Primitiva "Alto de Sant'Anna". Engº. Antonio Augusto Fernandes Pinheiro, Presidente do Club de Engenharia.

No k. 205.437 é transposta a Passagem de Sant'Anna (7^m,00).

A linha volteia por entre os morros do accidentado trecho; o brilho nickelado dos trilhos destaca-se entre as fitas parallelas e gaias do olente *capim limão* (*). O traçado magnifico, condiz com a belleza da terra alpinica.

No k. 209.673, o trem atravessa o rio Parahybuna (**), na ponte de Serraria, de 204^m,80, em curva, entrando no Estado de Minas pelo municipio de Mathias Barbosa, districto de Sant'Anna do Deserto.

Continuando a descrever a longa curva iniciada na ponte, como que a fugir do morro do Macuco, que se lhe depara em frente, o trem atravessa no k. 211.208 a ponte de Gamelleira, de 15^m,60, sobre o corrego Macuco e, tomando a direcção sudoéste, tange a margem esquerda do Parahybuna, passando por

---

(*) Quasi todo o leito da Central é marginado por duas ordens dessa graminea (*Andropogon schoenanthus*).

(**) Parahybuna — rio de aguas escuras. Nasce na serra da Mantiqueira, municipio de Santos Dumont, districto de Dores do Parahybuna.

Banha os municipios mineiros de Santos Dumont, Juiz de Fóra, Mathias Barbosa e Mar d'Espanha.

E' um dos principaes affluentes da margem esquerda do Parahyba, em cujo leito se lança em frente á fóz do Piabanha, que vem da serra do Mar.

Divide os Estados do Rio e Minas, desde que recebe o Rio Preto, até á sua fóz.

No seu percurso de 154 kilometros, recebe como principaes affluentes o Rio do Peixe e o Rio Preto, na margem direita; e o Rio Kagado, na esquerda.

Entre M. Procopio e Chapéo d'Uvas é o Parahybuna navegavel por canôas, na extensão de cerca de 15 k. A sua largura média é de 40 mets., sendo de 0m,60 a 3m,00 a sua profundidade.

Serraria — K. 212.079

Tomou o nome da localidade.

Uma extensa ponte de ferro liga a estação á terra fluminense, na outra margem do rio.

Aqui tinha inicio a linha da E. F. União Mineira, encampada depois pela Leopoldina Railway.

Excellente estrada de automoveis parte de Serraria para Silveira Lobo, estação da linha do centro da Leopoldina Railway, situada a 14 k. ao norte e proxima da séde do districto de Sant'Anna do Deserto.

E' encantadora a paizagem no trecho que vae de Serraia a Parahybuna. A linha segue sempre a esquerda do rio, cuja margem opposta é acompanhada pela antiga e excellente estrada "União e Industria"; parallelamente, á direita do trem, corre outra estrada de rodagem de grande transito.

E a vista dos sitios e fazendas; aqui o alegre *cottage;* além, a choupana humilde; a bizarra topographia da região, em que a mattaria negra e bruta contrasta com largos espaços de terreno cultivado; e, por fim, a propria Estrada, cujos trilhos reluzentes assentam sobre uma linha caprichosamente cuidada, onde o trem corre veloz, tão confiante no caminho que lhe abriu a Sciencia, como a torrente sinuosa no conducto que lhe cavou a Natureza, tudo isto são sensações que pagam bem a curiosidade de conhecer o maravilhoso traçado da Central sobre o sólo que, na sua maravilhosa physionomia stereometrica, constitue o Estado de Minas.

Um pouco além de Serraria o trem toma a direcção noroéste, córta quasi na sua fóz o corrego do Buraco Quente (pontilhão de Pedro Lopes (5m,00 - k. 214.192), inflecte, além, para nordéste e, depois de cruzar duas vezes a estrada de rodagem e de transpor os pontilhões Dr. Alvim e Viuva Lisboa, de novo toma a direcção noroéste, chegando a

Souza Aguiar — K. 217.010

Tenente Coronel Antonio Geraldo de Souza Aguiar, Director da Central de 1892 a 1893.

Logo adeante da estação a linha atravessa o corrego do Caipora; e tomando a direcção léste-oéste, cruza ainda a estrada de rodagem, corta o corrego Matacavallo, cruza mais uma vez a estrada referida e, sempre na direcção supracitada, atravessa, no k. 220.530, o Tunnel 17 (dos Micos), de 91m,20, em curva. No k. 222.536, corta o ribeirão Palmeiras, na ponte dos Micos, de 13m,60.

Digna de nota é ainda, no trecho, que vamos descrevendo, a celebre pedra "Parahybuna", massa de granito núa e collossal, apresentando em frente a face negra e a pique, como a querer impedir a passagem do trem.

No k. 224.448 a linha atravessa o Tunnel 18 (da Cachoeira), de 114^{m},00, em curva, perto do qual fica a estação

Parahybuna — K. 225.698

Para-y-buna: rio d'agua escura.

Pertence ainda ao municipio de Mathias Barbosa e serve ao distrito de S. Pedro de Alcantara, de cuja séde dista 10 k. e a que está ligada pela antiga "União e Industria", hoje Rio-Bello Horizonte.

Uma ponte de cimento armado (97^{m},00 de extensão por 5^{m},70 de largura), por onde passa a estrada Rio-Bello Horizonte, liga a estação á séde do districto de Mont Serrát (municipio fluminense de Parahyba) na margem opposta do rio. Essa ponte substituiu a velha ponte de ferro que outróra dava passagem á extincta linha de bondes para Tres Ilhas. A povoação de Mont Serrat fica aprazivelmente situada em torno de ampla e graciosa capella (consagrada a Nossa Senhora do Mont Serrat) e á sombra do formidavel talude da já mencionada "Pedra Parahybuna". Ahi está installado, em predio moderno, o Posto Fiscal do Estado de Minas.

Dois minutos depois de Parahybuna passa o trem pela ponte Cachoeira do Inferno, de 74^{m},05, no k. 226.318, entrando de novo no Estado do Rio, cujo territorio ainda vae percorrer por tres mil metros, ora marginando o Parahybuna, que fórma nesse trecho a Cachoeira de Santa Helena (10.000 cvs.), ora marginando o Rio Preto, cujas aguas ahi se lançam no Parahybuna.

Affonso Arinos — K. 229.189

Primitiva "Barra Longa". Affonso Arinos de Mello Franco, escriptor elegante e eminente politico mineiro.

Está situada em territorio fluminense, e é tambem estação do sub-ramal de Affonso Arinos (Linha Auxiliar) que num percurso de 60 k. vae até a cidade de Valença onde entronca com o ramal do Jucutinga, da linha indicada.

A povoação é dotada de luz electrica, possue algumas casas commerciaes e uma usina de lacticinios, de propriedade de Adão Pereira de Araujo.

Ao sahir de Affonso Arinos o trem corta o canal do Rio Preto por uma ponte de 20m,00 (k. 229.245) e logo em seguida atravessa o proprio Rio Preto (*) pela ponte do mesmo nome, de 118m,00 (k. 229.371), entrando de novo, e definitivamente, no Estado de Minas, já agora pelo municipio de Juiz de Fóra, districto de Vargem Grande.

Barão de Nepomuceno — K. 232.000

Pedro de Alcantara Cerqueira Leite, Barão de S. João Nepomuceno. Proprietario de grandes terras na região, inclusive a importante fazenda da Gruta, hoje situada no visinho municipio de Mathias Barbosa. O nome S. Pedro de Alcantara, de um dos districtos do actual municipio de Mathias, foi dado em homenagem áquelle titular. O Barão de Nepomuceno foi o primeiro organizador de empresas ferroviarias particulares na então Provincia de Minas, tendo sido presidente da Estrada de Ferro União Mineira, mais tarde encampada pela Leopoldina, e que hoje constitue o trecho de Silveira Lobo a Ubá. Foi presidente da Provincia, no periodo da guerra do Paraguay.

A estação serve á região da margem esquerda do Rio Preto, até Tres Ilhas.

A linha corre a meia encosta da vertente; em plano inferior desliza o Parahybuna. Desabrigado, ao sol, lindo *bungalow* (Fazenda do Porto) (**) apparece junto á estreita e elegante ponte que o liga aos frescos bosques da margem esquerda do rio e que dá tambem passagem a uma estrada de rodagem ahi cruzada pelo trem.

Correndo na direcção noroéste a linha atravessa, no k. 232.816, o Tunnel 19 (Poço Manso), de 120m,00; e sempre á margem direita do Parahybuna, transpõe, (kilometro 235.523-640-781) pelas pontes do Poço Manso, (***) de 64m,00 a primeira, 17m,15 a segunda e 55m,00 a terceira, o cotovello ahi formado pelo rio, continuando a percorrer-lhe a referida margem direita.

(*) Rio Preto — assim chamado, talvez, pela côr que apresentam as suas aguas, de um tom sempre escuro.

Nasce no Pico das Agulhas Negras, na serra de Itatiaia, municipio de Ayuruóca, districto de Bocaina.

Num percurso de 220 k. e na direcção SO-NE banha os municipios de Ayuruóca, Rio Preto e Juiz de Fóra, do Estado de Minas, e os de Rezende, Barra Mansa, Valença, Santa Thereza e Parahyba do Sul, do Estado do Rio, servindo durante todo o seu curso, de divisa entre os dois Estados.

O Rio Preto, tributario do Parahybuna, é 70 kms. mais extenso do que este.

(**) Pertencente ao Dr. Rogelio Santiago.

(***) Nestas immediações ficam situadas as cachoeiras de Poço Manso, cuja potencia é de 500 cvs.

Aos arquejos isochronicos da poderosa *tiragem*, conti-núa a elegante "Pacific" a rebocar o pesado trem; e no k. 237.582 atravessa a ponte do Espirito Santo, de 13m,50, sobre o ribeirão do mesmo nome. Uma bella ponte de ferro, de 80m,00, em dois lances, surge á direita; um grupo de casas apparece, rodeando pequena egreja construida no alto de formoso outeiro; estamos em

Sobragy — K. 238.060

Primitiva "Espirito Santo". Conselheiro Bento José Ribeiro Sobragy, Director da Estrada de 1865 a 1869 e de 1873 a 1876.

A estação serve á séde do districto de Vargem Grande (6 k. a oéste) por meio de soffrivel estrada de rodagem.

Depois de Sobragy o trem toma a direcção nordéste, passa, no k. 238.987, pela ponte de Bomsuccesso, de 90m,00, sobre o Parahybuna, entrando, de novo, em territorio do municipo de Mathias Barbosa.

Estamos agora á esquerda do Parahybuna em cuja margem opposta surge, solitaria, uma pequena capella. São interessantes os quadros que se vão desenrolando aos olhos do passageiro: aqui é o rio que se aperta, espumando, em leito de rocha escura e estratificada; alli, moradas de si-tiantes alvejam, no meio de pastos matizados de rezes; além, já alargado por entre margens de terra fecunda, o Para-hybuna apresenta archipelagos risonhos.

E o trem arqueja, entre as duas fitas de aço, vencendo a longa rampa que começou em Entre Rios e só terminará no alto da serra das Vertentes.

Cotegipe — K. 245.086

Corrupç. de *acuti-gy-pe;* no rio torto ou sinuoso. João Mauricio Wanderley, Barão de Cotegipe, grande estadista do 2º Imperio.

Povoação pequena e pittoresca, com edificações em ambos os lados do rio; solida ponte liga-lhe os dois resu-midos e socegados bairros. No alto, á esquerda, linda capella em fórma de egreja, chama a attenção do passageiro.

Aqui, na margem opposta do Parahybuna, desagúa um dos seus principaes affluentes, o Rio do Peixe.

No k. 246.185 o trem passa de novo para a direita do Parahybuna, pela ponte de Caioaba, de 45m,50.

Parallela, do outro lado do rio, corre a estrada "União e Industria", cujo traçado abandonára a margem da linha desde Parahybuna. Uma ponte vicinal á direita, um ca-sarão typico á esquerda, surgem simultaneamente; estamos passando pela velha fazenda da Soledade.

No k. 251.487 é o Parahybuna mais uma vez cortado pela ponte do Rio Bonito, de 38m,80; e tomando direcção diversa da do curso do rio, o trem atravessa o ribeirão Mathias e chega a

MATHIAS BARBOSA.

Rio	252 k. 681
B. Horizonte	387 k. 270
Altitude	477 m. 442

Coronel Mathias Barbosa Gomes da Silva, rico sesmeiro ahi estabelecido nos tempos coloniaes; legou o nome á estação, em torno da qual se foi desenvolvendo a povoação que hoje é villa e séde de municipio, creado por lei de 7 de setembro de 1923.

A villa é ampla, tem apreciavel movimento commercial e propende para um rapido engrandecimento, dada a sua situação geographica e a riqueza do territorio do municipio.

Possue abastecimento d'agua, luz e força electrica, esgotos, telephonia e tem 10 escolas primarias.

HOTEIS — *Central* e *Familiar*.

POPULAÇÃO — 26.327 h. — Da séde, 6.000 (*).

SUPERFICIE — 364 km².

DISTRICTOS — Mathias; São Pedro de Alcantara (14 k.); Sant'Anna do Deserto (36 k.).

POVOAÇÕES — (**) — *Mathias*: Cedofeita, 4 — *São Pedro*: Parahybuna, 10 — Souza Aguiar, 6 — Cotegipe, 5. *Sant'Anna*: Socego, 8 — Ericeira, 4 — Serraria, 4 — Silveira Lobo, 6 — Candido Ferreira, 6.

LIMITES — Estado do Rio, Mar d'Espanha, Juiz de Fóra e Bicas.

RIOS — O Parahybuna que recebe os seguintes affluentes: o do Peixe, na margem direita e o Kagado na esquerda; este recebe na sua margem direita o ribeirão Kaguicho, formado pela juncção dos ribeirões Zumby e S. João. Regam ainda o territorio os ribeirões Mathias, Bomjardim,

---

(*) A população dos municipios mineiros está expressa em algarismos correspondentes aos do Annuario Demographico de Minas Geraes, anno III — 1930.
A população das sédes refere-se a todo o districto.

(**) Os numeros que seguem o nome da povoação indicam á distancia kilometrica á séde do respectivo districto. A kilometragem indicada nos *Limites*, entende-se de séde a séde de municipio.

palmeiras e innumeros corregos. São abundantes, no municipio, as quédas d'agua que podem ser aproveitadas para a producção de energia electrica.

SERRAS — Algumas ramificações das serras de Monte Verde e do Leandro, com denominações locaes.

CLIMA — E' reconhecidamente saudavel, constituindo cada uma das estações da Central situadas no municipio, agradavel sitio de repouso para os que buscam a amenidade de um clima sadio. Temperat. méd. — 19°,0.

PRODUCÇÃO — Territorio rico em turfa, calcareos, mica, argilas plasticas e muito proprio para a cultura de cereaes. Conta 112 propriedades agricolas e 7.732.043 cafeeiros. A pecuaria é representada por desenvolvida criação de gado bovino, suino e equino. Exporta lacticinios, café, assucar, arroz e madeiras. Preço das terras: 230$ o hectare.

VIAÇÃO — O territorio do municipio é servido pelas estradas de ferro Central e Leopoldina, e cortado por cerca de 80 k. de estradas carroçaveis, permittindo algumas, em certos trechos, o transito de automoveis; entre estas, a "União e Industria", que por 36 k. atravessa o municipio.

* * *

Depois de Mathias o trem cruza a estrada "União e Industria", de novo corta o ribeirão Mathias (ponte da Liberdade, de 11m,40 (k. 253.494), na fóz do corrego da Boiada, cujo estreito valle vae subindo, agora na direcção nor-noroéste; e depois de cruzar mais uma vez a estrada mencionada, atravessa, no k. 255.570, o Tunnel 20 (Passa Tres), de 143m,00, chegando logo após a

Cedofeita — K. 256.289

Henrique Coelho de Souza, Conde de Cedofeita, Agente Consular de Portugal em Santo Antonio do Parahybuna (Juiz de Fóra), cujo solar era ahi localizado. Ainda hoje se percebem, a uma centena de metros adeante da estação, as ruinas da nababesca morada.

A estação serve á população de Caeté, (municipio de Juiz de Fóra) á nordéste, por uma estrada de rodagem de segunda ordem.

Pouco além de Cedofeita a linha de novo se approxima da margem esquerda do Parahybuna (que logo adeante forma a cachoeira do Joazal, de 12.000 cvs.).

A "União e Industria" corre agora (desde Cedofeita) á esquerda, entre a linha e o Parahybuna; nas proximidades

da cachoeira do Joazal passa para a margem direita do rio, (ponte do Zamba) desenvolvendo-se parallelamente á Estrada, até o k. 261.

De novo rumando na direcção nordéste ao tanger a margem do rio e (acompanhando-lhe o curso sinuoso) inflectindo mais adeante para léste, o trem atravessa, no kilometro 262.978, o Tunnel 21 (Cachoeira), de 79,m60; e tomando a direção norte logo ao sahir do tunnel, logo ao sahir do tunnel transpõe as pontes da Cachoeira do Marmello, de 49,m50 a primeira e 22,m80 a segunda (k. 263.073-176), entrando no municipio de Juiz de Fora.

Estas pontes cortam outro cotovello formado pelo rio, cuja margem esquerda é, porém, logo adeante abandonada para, em custoso e heroico traçado, vencer a linha o desnivel e tranpôr a serra do Marmello, que dá accesso á cidade de Juiz de Fóra, em cujo municipio de novo nos achamos desde a travessia das pontes.

Afastando-se do Parahybuna o trem prosegue na direcção norte; e soltando um bello fumo claro que se evola para a limpida abundancia do azul radioso, transpõe, sobre o ribeirão da Floresta, uma das principaes obras de arte da Central — o viaducto do Retiro (82m,50 - k. 266. 143).

Viaducto do Retiro

Por não poder supportar a intensidade do trafego moderno, feito com locomotivas pesadas, foi esse viaducto, em 1930, substituido por outro. que lhe fica á esquerda em

nivel superior e com a extensão de $150^m,00$ (parte metallica, $90^m,00$).

O antigo viaducto é uma notavel obra de arte.

Foi construido ha 60 annos por Jorge Rademaker, que o projectou o executou. Rademaker não era engenheiro; mas o Imperador conferiu-lhe este diploma profissional, depois da realização de tão grande obra de engenharia, verdadeiro padrão da competencia de quem a realizou.

Retiro — K. 266. 233

Retiro, rancho, pouso, eram nomes communs aos varios sitios que constitutiam pousada para os viajantes que se utilizavam do *Caminho Novo;* aqui estava localizado um daqelles sitios, que transmittiu á estação o seu primitivo nome de Retiro.

A estação serve ao districto de Chacara que lhe fica cerca de 25 k. a nordéste e ao de Sarandy, de que dista 6 k.

Para além de Retiro a linha se desenvolve em ampla curva para o lado de oéste; feito o que, rumando para o sul, vem buscar de novo a margem esquerda do Parahybuna, tomando então, de novo, o rumo oéste, até a travessia do Tunnel 22, em que volta a sua direcção geral de noroéste.

Neste trecho, á esquerda, contemplam-se ao mesmo tempo o lindo viaducto acima referido e uma parte da "União e Industria", com a sua bella ponte de cimento armado, sôbre o Parahybuna.

Estamos quasi no alto da serra e o passageiro tem agora sob os olhos o empolgante espectaculo do rio que espuma em fragorosa cachoeira, a mais consideravel das cachoeiras do Marmello (*).

Approximámo-nos de Juiz de Fóra; no k. 270.380 é atravessado o Tunnel 22, de $552^m,20$. Caminha o trem; já ao fundo do horizonte se destaca o morro do Imperador, extensa massa granitica que fecha, a oéste, a perspectiva da cidade e em cujo dorso, a uma altura de 200 mts., ergue-se, dominando toda a febril e devota metropole, a estatua do Christo Redemptor.

O Parahybuna é ainda transposto pelas pontes José Carlos, Poço Rico e Cemiterio, de $49^m,90$, $25^m,45$ e $45^m,00$,

---

(*) Esta cachoeira tem a potencia de 6.000 cvs. e é aproveitada pela Companhia Mineira de Electricidade.

respectivamente; estamos já nos suburbios da "Princeza de Minas", a grande e bella

JUIZ DE FORA

Rio	275 k. 067
B. Horizonte	364 k. 884
Altitude	678 m. 776

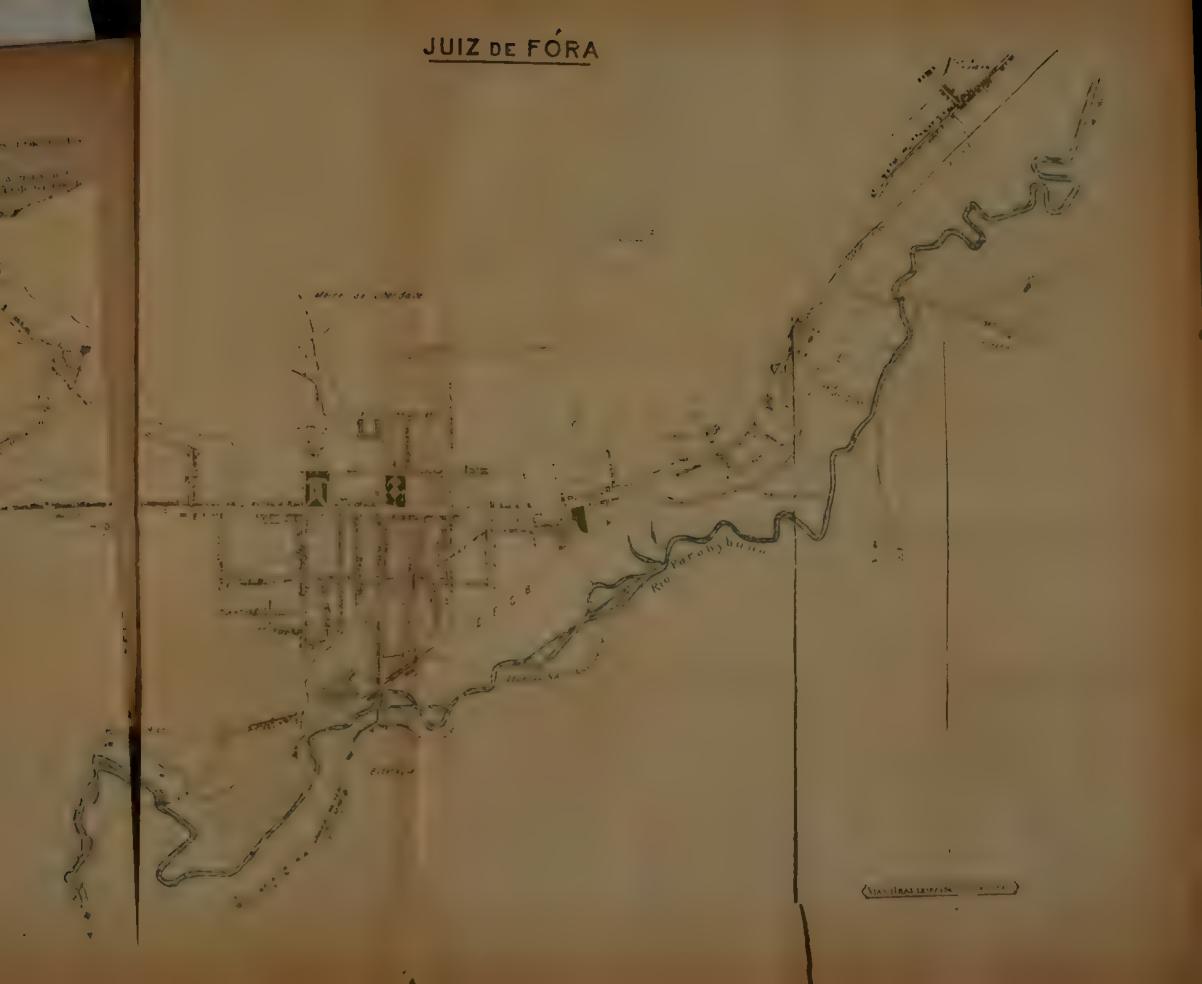
A antiga povoação de Santo Antonio do Parahybuna de Juiz de Fóra, foi fundada em 1840 pelo engenheiro Fernando Halfeld; foi elevada a categoria de villa em 31 de maio de 1850 e é cidade desde 2 de maio de 1856.

"Juiz de Fóra"

"Crescendo dia para dia o clamor dos povos contra os Juizes Ordinarios, El-Rei D. Affonso IV achou ser de direito e de razão mandar Juizes a certos e determinados logares (1351), em que mais queixas se levantavam, querendo que esses magistrados, por serem extranhos, fizessem mais *cum-*

JUIZ DE FÓRA

COMMUNICAÇÃO

JUIZ DE FÓRA
Rio Parahybuna
E F C B

pridamente o direito. E chamavam-se esses magistrados Juizes de Fóra".

Em Minas houve alguns desses Juizes.

A Manchester nacional é, relativamente, a mais industrial das cidades brasileiras: com uma população de 64.000 h. possue nada menos de 130 fabricas.

A cidade, cujas ruas são todas alinhadas, possue excellentes predios, (cerca de 7.000), lindos jardins, alguns monumentos e bellas egrejas. A matriz, collocada no alto, tendo em frente um grande e bem tratado parque, offerece aspecto imponente.

Destacam-se entre os seus monumentos: o do Christo Redemptor, no alto do Morro da Liberdade; o de Fernando Halfeld, no Parque Halfeld; o da Princeza Izabel, no Parque Mariano Procopio; o do Dr. João Penido, na Praça João Penido; e o do Commendador Mariano Procopio, na Praça Riachuelo.

A rua Halfeld, pelo seu movimento e linha architectonica, rivaliza com as primeiras ruas do Rio e de São Paulo; a avenida Rio Branco, arborizada e ajardinada, com 40 metros de largura e longa de 3 kms., possue residencias comparaveis com as de Botafogo e Copacabana.

Juiz de Fóra — Rua Halfeld

Dotada de installações proprias de uma cidade moderna, Juiz de Fóra offerece todos os confortos aos seus visitantes.

Varias linhas de bondes ligam o centro da cidade aos seus graciosos arrabaldes.

Juiz de Fóra conta 5 avenidas, 57 ruas e 8 praças. Possue 3 theatros, (*) 2 cinemas, 9 jornaes diarios e 10 periodicos. Tem 13 institutos de assistencia incluindo a Casa de Misericordia e o Hospital Militar. As suas egrejas são em numero de 17, algumas de estylo moderno e elegante. A instrucção publica é diffundida por 6 escolas primarias, 8 cursos secundarios, 20 cursos profissionaes, uma escola de Pharmacia e Odontologia e uma de Engenharia.

Diversas bibliothecas possue a cidade, sendo as mais notaveis a Municipal, com 5.100 volumes e a da Academia de Commercio, com 3.000.

E' tambem digno de menção, entre os seus varios museus, o Museu Historico e Artistico do Dr. Alfredo Lage, com 5.050 objectos. Entre as suas preciosas collecções conta-se a de numismatica que contém exemplares rarissimos; a collecção brasileira é quasi completa. Na secção de autographos destacam-se os de Napoleão 1° e uma carta de Victor Hugo a Machado de Assis. O Museu é possuidor das principaes fardas que pertenceram ao Imperador D. Pedro 2° — a da Maioridade, a da Coroação e a do Casamento.

Juiz de Fóra é séde de um Banco e de 3 Agencias Bancarias.

E' tambem séde de Bispado.

HOTEIS — *Renascença*, em frente á estação; *Rio de Janeiro*, na rua Halfeld e *Minas Hotel*, na Praça João Penido.

POPULAÇÃO — 126.911 h. — De séde 64.000.

SUPERFICIE — 2.049 km².

DISTRICTOS — Juiz de Fóra; Agua Limpa (19 k.); Chacara (19 k.) — Paula Lima (32 k.); Porto das Flores (46) k.); S. José das Tres Ilhas (39 k.); Rosario (42 k.); S. Francisco de Paula (26 k.); Sarandy (26 k.); Vargem Grande (21 k.); Mariano Procopio (3 k.), e Bemfica (14 k.).

POVOAÇÕES — *Juiz de Fóra*: Barreiro, 6 — Colonia de S. Pedro, 9 — Borboleta, 6 — Gramminha, 6 — Gramma, 12; — *S. José*: Tres Ilhas, 8; — *São Francisco*: Humaytá, 18; — *Sarandy*: Caeté, 12; — *Agua Limpa*: Ferreira Lage, 7; — Cel. Pacheco, 6.

LIMITES — Estado do Rio; Mathias Barbosa, 20; Mar d'Espanha, 48; Guarará, 45; S. João Nepomuceno, 69; Rio

(*) Em 1929 foi inaugurado um magestoso Theatro com capacidade para 3.000 espectadores.

Novo, 50; Santos Dumont, 49; Barbacena, 102; Lima Duarte, 60 e Rio Preto, 78.

RIOS — O Parahybuna, que recebe os ribeirões Espirito Santo, das Pontes, S. Pedro, rio do Peixe, Espirito Santo (segundo) e o Rio Preto, na margem direita; e os ribeirões da Estiva, dos Pintos, das Rosas, Iung e da Floresta, na esquerda. Correm ainda pelo municipio os ribeirões da Conceição, S. Matheus, Claro e o rio Monte Verde, affluentes do Rio do Peixe; os ribeirões Conceição do Guilherme, do Villela, da Agua Limpa, do Mineiro, affluentes do Rio Preto; e o ribeirão da Vargem Grande formador do ribeirão do Espirito Santo. Muitos outros ribeirões e uma infinidade de corregos serpeiam ainda pelo territorio do municipio, que é muito rico em quédas d'agua.

SERRAS — Do Leandro, da Borboleta e da Agua Limpa, todas pertencentes á cordilheira da Mantiqueira. O ponto culminante do municipio é o Morro do Leandro, com a altitude de 988 metros.

CLIMA — O clima de Juiz de Fóra é notoriamente salubre e muito ameno. Temper. méd. 19°,0.

PRODUCÇÃO — O seu sólo, que contém mica, turfa, calcareos, argillas, possue excellentes pastagens, onde a pecuaria se desenvolve vantajosamente (150.000 cabeças de gado). Produz café (18.262.843 cafeeiros), arroz, feijão, algodão, amendoim, batatas, canna, e possue 1.341 fazendas. A sua industria, que é notavel, apresenta fabricas de lacticinios, de tecidos, de moveis, de siderurgia, de chapeus, de calçados, de bebidas, de ceramica, etc. Muitos dos seus productos fabris não receiam confronto com os similares estrangeiros; entre estes, o queijo. Exporta artigos de folha de flandres, sóla, banha, cereaes, carnes preparadas, tecidos, tijolos, telhas, café, assucar, etc. Preço das terras: 250$ o hectare (*).

VIAÇÃO — O municipio é servido pela Central e pela Leopoldina; e pela estrada "União e Industria", que daqui dirige um ramal para a cidade de Rio Novo, estabelecendo assim a ligação por automovel entre Juiz de Fóra e a zona da Matta. Concluido o trecho da estrada Rio-Bello Horizonte entre Carandahy e Burnier, (93 k.) e melhoradas as actuaes

(*) O numero de fazendas e de cabeças de gado comprhende tambem o municipio de Mathias Barbosa, ultimamente desmembrado do de Juiz de Fóra.

condições entre Burnier e Itabirito, estará o Rio ligado á capital mineira por excellente rodovia.

A estrada terá um desenvolvimento total de 565 kms., dos quaes 325 entre B. Horizonte e Parahybuna e 240 nos territorios fluminense e carioca.

Partem de Juiz de Fóra os trens do ramal de Lima Duarte, cuja linha entronca com a do Centro na estação de Bemfica. O ramal de Lima Duarte, (k. 340.840) que se destina a Bomjardim, onde encontrará os trilhos da Sul de Minas e da Oéste, virá estabelecer rapidas communicações e economicas, entre o Sul de Minas e a zona da Matta, já ligada a Juiz de Fóra pelo ramal desse nome, da Leopoldina Railway.

* * *

Deixando a estação, prosegue o trem, atravessando a cidade, onde se avistam alinhadas ruas bellamente edificadas.

A' esquerda, junto á linha, observa-se o monumento que perpetúa a memoria de D. Luis Lasagna, Bispo de Tripoli.

E' um artistitco alto relevo esculpido no proprio local em que aquelle sacerdote perdeu a vida, victima de um encontro de trens, quando se dirigia para Cachoeira do Campo, afim de inaugurar a Escola D. Bosco.

Depois de cortar o ribeirão S. Pedro chega o trem a

Mariano Procopio — K. 277.518

Primitiva "Rio Novo". Commendador Mariano Procopio Ferreira Lage, Director da Estrada de 1869 a 1872.

Localizada na séde do districto a que deu o nome.

Ahi, no meio de frondosa Quinta, caprichosamente tratada, branquejava o nobre palacio, de opulento repouso, em que veraneava o Commendador.

Parte dessa propriedade pertence hoje ao Commando da 4ª Região Militar, que nella introduziu, necessariamente, modificações.

Mas o bellissimo parque foi descuidado e está em ruinas; força é dizer, a administração publica não teve para elle o carinho que o seu fundador, simples particular que era, sempre lhe dispensou.

A outra parte da Quinta pertence ao Dr. Alfredo Lage, herdeiro de Mariano Procopio, e que installou no Castello, de puro estylo Renascença, (construido pelo architecto allemão Carlos Augusto Gambs) o museu a que já nos referimos (*).

(*) O Dr. Alfredo Lage, filho de Mariano Procopio, ficou com a parte principal do rico solar. E querendo cultuar a memoria de seu

Mariano Procopio é séde da 5ª Inspectoria de Linha.

Ahi está installada uma usina da Companhia Electro Siderurgica Brasileira. A sua capacidade de producção é de 12 toneladas diarias.

Ao partir de Mariano o passageiro contempla, á direita, o magestoso parque a que nos referimos; e, um pouco adeante, o bem localizado e elegante predio do Quartel de Policia; do lado opposto apparece o Quartel do 10° Regimento de Infantaria do Exercito.

A' direita do Parahybuna desde a ponte do Cemiterio, continúa a linha, sempre ladeada de habitações.

O trem passa pelo local do extincto estribo *Pecuaria* (k. 281.200) antes de chegar a

Francisco Bernardino — K. 281.577

Primitiva "Usina", posteriormente "Creosotagem". Francisco Bernardino, politico mineiro.

Aqui possue a Central uma usina de creosotagem de dormentes. As officinas foram construidas em terreno cedido pelo Dr. Constantino Paletta. Os machinismos, para creosotar 250.000 dormentes por anno, foram fornecidos por P. & W. Maclellan, de Glasgow, por intermedio da The Brazilian Contracts Corporation.

A' direita, vê-se o prado de corridas.

Cerca de duzentos metros depois da estação é transposto, sobre um boeiro de 6,m00, o lindo ribeirão Cachoeirinha.

Proseguindo sempre entre o Parahybuna e a estrada Rio-B. Horizonte — que é o prolongamento da União e Industria — passa o trem por

Barbosa Lage — K. 283.199

Cel. Manoel Vidal Barbosa Lage, Presidente da Camara de Juiz de Fóra e um dos fundadores da Cia. E. F. Juiz de Fóra ao Piau (hoje ramal de Juiz de Fóra, da Leopoldina Railway).

Setembrino — K. 285.987

Marechal Fernando Setembrino de Carvalho, ex-Commandante da Região aquartelada em Juiz de Fóra e Ministro da Guerra no Governo Arthur Bernardes.

Bemfica — K. 288.582

Chamada, em tempos, "Ludovino Martins", voltou á primitiva denominação de Bemfica, nome reinol que a Estrada

---

illustre pae, transformou o Castello Mariano Procopio em museu de arte e curiosidades, pretendendo adquirir do Governo Federal o que a este ora pertence, de modo a que o parque fique, em todos os seus aspectos, como o fez o benemerito brasileiro.

já encontrou na localidade e com que por certo quiz o seu padrinho de baptismo recordar as cousas da mãe patria (*).

Ponto de entroncamento do ramal de Lima Duarte, que, dirigindo-se para sudoéste, vae até a cidade desse nome, a 53 k. de Bemfica.

A estação está situada na séde do districto de Bemfica, pequena e socegada povoação que se aninha ao longo dos trilhos da Central.

Logo depois da plataforma é transposto o ribeirão Tres Pontes (pontilhão de 5^{m},10).

No k. 289.196 o trem córta o Parahybuna pela ponte do Pires de 32^{m},08, para, pouco além, de novo atravessa-lo pela ponte da Vargem, de 25^{m},70 (k. 290.109).

Dias Tavares — K. 293.771

Antiga "Frederico Lage". José Dias Tavares, grande proprietario rural ao tempo da construcção da linha.

Continúa a linha pela direita do Parahybuna, mas já distante da estrada de rodagem, cujo traçado se desenvolve a algumas centenas de metros da outra margem do rio.

Menos fragoroso, mais humilde, como que ferido pelo abandono em que o vão deixar os trilhos conductores de civilização, corre o Parahybuna no seu ultimo trecho marginado pela Central.

Caminha o trem vencendo o accidentado terreno; de um e de outro lado da linha vêm-se morros elevados, entre elles, á direita, o Alto do Tinguá, de 850 mts. e o Morro do Lisbôa, de 910, á esquerda.

Depois do pontilhão Villa Rica (3^{m},90-k. 297.459) é atravessada (k. 299.800) a ponte da Olaria, de 15^{m},05.

Proseguindo na direcção noroéste, chega o trem á ultima estação do municipio de Juiz de Fóra, que é

Chapéu d'Uvas — K. 303.211

Alteração de Chapetuva: *xá*, ver; *pé*, caminho; *uva*, agua parada — caminho visto no pantano (**). A região foi outr'ora um extenso tremedal, um atoleiro enorme.

E' uma pequenina povoação; lá está, á direita, a indefectivel capella.

(*) E' phantastica a furia com que as estações da Central trocam de nome; umas ha que já tiveram tres e quatro denominações; outras, antes mesmo de inauguradas, são victimas de tão condemnavel mania.

(**) Em os numerosos livros que consultamos, não vimos outra etymologia. Com ella, entretanto, não concorda o erudito Dr. Rodolpho Garcia, que considera impropria a traducção de *uva* por agua parada.

A estação serve ao districto de Paula Lima (séde — 3 k. a nordéste) a que está ligada por uma regular estrada de rodagem.

Proseguindo, o trem atravessa pela ultima vez o Parahybuna (ponte de Chapéu d'Uvas, de 24m,25 (k.303.289), enveredando, agora na direcção norte, pelo tortuoso valle do ribeirão Tabões, varias vezes (sete) atravessado pela linha e cujas principaes pontes são: Cachoeira dos Tabões, de 14m,25, (k. 305.000) logo além da qual entra o trem no municipio de Santos Dumont; Paredão, de 17m,00, (k. 307.180); e Pedro Alves, de 10m,00 (k. 313.995).

Ewbank — K. 310.015

Engº. José Ewbank da Camara, Director da Estrada de 1884 a 1889.

Tabões era o primitivo nome da localidade.

A estação está situada no districto de Ewbank, que conta 3.650 habitantes. Serve ao districto de S. João da Serra, que fica a nordéste.

Ao partir de Ewbank toma de novo a linha a direcção noroéste. Ora numa, ora noutra margem do ribeirão, corre agora o trem; está de novo á vista, primeiro á direita, depois á esquerda, a estrada de rodagem Rio-B. Horizonte, que depois do Tunnel 23, de 240m,070 (k. 314.328), de novo se afasta da linha, dirigindo-se para noroéste, emquanto que o trem, tomando a direcção norte, chega a

Sergio de Macedo — K. 317.365

Sergio Teixeira de Macedo, Ministro do Imperio em 1859. Era a então Companhia E. F. D. Pedro II subordinada, nessa época, ao Ministerio do Imperio.

Logo ao deixar a estação, e rumando de novo para noroéste, a linha corta o ribeirão Palmyra (ponte de 10m,00), atravessa um viaducto de 26m,80 (k. 318.850) sobre a estrada de rodagem de S. João da Serra e marginando a esquerda do referido ribeirão (cuja margem opposta é acompanhada pela estrada Rio-B. Horizonte), passa pelo

Deposito de Palmyra — K. 321.972

onde a Central tem installado um Deposito de Machinas.

SANTOS DUMONT

Rio	324 k. 050
B. Horizonte	315 k. 901
Altitude	838 m. 014

A primitiva "João Gomes" (nome do *rancho* ahi existente ao tempo do Caminho Novo) chamou-se, posteriormente, "Palmyra" e hoje é Santos Dumont.

Quando, em 1 de fevereiro de 1877, a estação foi inaugurada, a localidade não possuia mais que tres ou quatro casas de desolador aspecto.

Santos Dumont é um dos frizantes exemplos do quanto é necessaria, no Brasil, a expansão intensa das estradas de ferro. Penetrando pelos mais invios sertões, as estradas nada mais fazem do que ir ao encontro da ansia de progresso, latente entre os nossos mais afastados nucleos de população.

"Miniatura de um paraizo abrigado entre as austeras serranias mineiras", disse, de Palmyra, o eminente Ruy Barbosa.

De facto, a cidade é uma das mais cuidadas do Estado de Minas.

Oriunda do primitivo arraial de João Gomes, elevado a villa em 27 de julho de 1889 (quando mudou o nome para o de Palmyra) (*), é cidade desde 4 de março de 1890.

Evolveu, transformou-se, poliu-se, para se tornar a joia que hoje é.

Antonio Ladeira, Vieira Marques e Sergio Neves, foram os artifices benemeritos desse trabalho proficuo e altamente compensado.

Desde agosto de 1932, passou a cidade a denominar-se "Santos Dumont", em homenagem ao seu glorioso filho, fallecido em Santos, no mez precedente. (**)

Possue agua canalizada, luz e força electrica, rêde de esgoto, telephonia, 16 escolas primarias, ensino normal e profissional e um posto meteorologico. Todas as suas ruas são muito bem calçadas e alinhadas; quando chove, o escoamento das aguas é perfeito.

(*) O nome suggerido pelos habitantes da antiga freguezia de João Gomes, na sua representação á Assembléa Provincial, pedindo a elevação da dita freguezia á categoria de villa, foi — "Villa da Independencia".

Na 2ª discussão do projecto, porém, o deputado Severiano de Rezende apresentou uma emenda, propondo o nome de "Palmyra" em substituição ao de "Independencia".

A emenda foi aceita, discutida e approvada. Mais tarde, pela imprensa, o autor da mesma declarou que se havia lembrado do nome "Palmyra" para a nova villa, em consideração á belleza natural da antiga Palmyra, da Asia Menor.

(**) E a Central achou logo azado o momento para, mais uma vez, alterar a nomenclatura das suas estações, dando á antiga

A cidade tem 3 avenidas, 3 praças, 28 ruas e cerca de 2.000 predios; contam-se-lhe 5 egrejas.

Ha ainda a enumerar 2 theatros, 2 cinemas, 2 jornaes periodicos, 2 institutos de assistencia e um notavel hotel sanatorio para tuberculosos.

Santos Dumont — Sanatorio

HOTEIS — *Hotel Borboleta* e *Hotel Brasil.*

POPULAÇÃO — 36.727 h. — Da séde, 11.556.

SUPERFICIE — 914 km².

DISTRICTOS — Santos Dumont; Dôres do Parahybuna (15 k.); S. João da Serra (21 k.); Conceição do Formoso (33 k.); Bomfim (37 k.) e Ewbank (14 k.).

POVOAÇÕES — *Santos Dumont*: Paivas, 18. *Dôres*: Coruja, 5. *São João*: Cantagallo, 6 e Mandembo, 20. *Bomfim*: Capivary, 6.

LIMITES — Juiz de Fóra, 49; Rio Novo, 60; Pomba, 57; Mercês, 55 e Barbacena, 48.

João Gomes um nome (o terceiro) que, aliás, já baptisava a estação do k. 342.

Porque? Porque a estação está localizada na cidade de Santos Dumont? Então mudem-se tambem os nomes de D. Pedro 2º, Norte e Lafayette, para os de Rio de Janeiro, S. Paulo e Queluz.

RIOS — O Parahybuna, os ribeirões S. Bento, Taquarussú e Tabões, o rio Pinho, que fórma as cachoeiras do Guary, de 9.000 cvs. (aproveitada pelas Companhias Força e Luz de Palmyra e Carbureto de Calcio), do Pinho (600 cvs.), e do Bicho (700 cvs.); os ribeirões da Serra e Palmeiras; o rio Piau, que fórma a cachoeira do mesmo nome (5.000 cvs.); o Rio Formoso; o ribeirão S. Domingos; e grande quantidade de corregos.

SERRAS — A de Palmyra e a do Macuco. O ponto culminante do municipio é o Morro do Leandro, de 988 mts., nos limites do municipio de Juiz de Fóra.

CLIMA — Todo o municipio de Santos Dumont, constitue um verdadeiro sanatorio, pelas superiores qualidades do seu clima e pela amenidade da sua temperatura que marca como média, 17°,9.

PRODUCÇÃO — Municipio rico em mattas e pastagens; produz, com abundancia, toda sorte de cereaes. Possue 3.015.000 cafeeiros A sua pecuaria apresenta especimens de primeira ordem. Conta 514 fazendas e 40.000 cabeças de gado.

A industria de lacticinios é importante, sendo excellentes os seus productos. A sua mais notavel industria, porém, e que constitue a maior industria electro-chimica do paiz, é a do carbureto de calcio, explorada pela Companhia Brasileira Carbureto de Calcio; a exportação attinge a 340 toneladas mensaes. A fonte vital dessa industria emana da grande usina electrica do Guary, com 6.000 Kw de potencialidade e situada 12 kms. ao sul de Santos Dumont. Factor importante do desenvolvimento industrial da cidade, a Companhia ainda fornece energia electrica a outras industrias e abastece a Companhia Força e Luz de Santos Dumont. A Companhia utiliza-se das jazidas de optimo calcareo, situadas em Barroso, municipio de S. João d'El-Rey.

Exporta massas, carbureto, carvão, cereaes, xarque, lacticinios, tecidos, cal, café etc. Preço das terras: 125$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é servido pela Central e por cerca de 100 k. de estradas carroçaveis que ligam a séde municipal aos districtos. Cerca de 210 kms. de caminhos, estabelecem a communicação entre Santos Dumont e os municipios adjacentes. A estrada Rio-B. Horizonte liga o municipio a Juiz de Fóra e à Barbacena, e, portanto, ao Rio e a Bello Horizonte.

Parte de Santos Dumont o ramal de Piranga, cuja estação terminal é actualmente Mercês, 57 k. a nordéste.

Da estação Santos Dumont segue a linha descrevendo uma curva quasi fechada, dentro da qual, como perola artisticamente engastada em precioso annel, fica a cidade, compacta e asseada.

Descripta a curva, a linha toma a direcção oéste, acompanhando o valle do ribeirão Posses, que é atravessado, ainda no perimetro urbano da cidade, por uma ponte de 10m,40 (k. 325.200).

No k. 328.360 é o mesmo ribeirão mais uma vez atravessado pela ponte "Vasconcellos", de 48m,00, tomando a linha, novamente, a direcção noroéste.

Estamos já na Mantiqueira e é bem sensivel aqui a subida da serra. A poderosa "americana" bufa, arrastando o trem, que por fim transpõe o divisor das aguas dos rios Pinho e Posses.

No k. 330.328 passa a linha pelo local onde foi a estação *Engº. Recemvindo;* (*) della nem vestigios existem.

Agora na encosta meridional do rio Pinho e em rumo oéste, o trem, continuando a subir, atravessa o referido rio no k. 336.598, por uma ponte de 12m,20, e passa por

Mantiqueira — K. 337.187

Antigo rancho de "Maria Candida". Mantiqueira, corrupç. de *mã-tykyr*: cousa que verte, ou vertente; em outro tempo *Amantiquir,* composto de *aman-tykyr*: a chuva goteja ou pinga — (**).

A estação serve ao districto de Dôres do Parahybuna que lhe fica ao sul.

Parte de Mantiqueira a linha ferrea pertencente á Fabrica de Lacticinios, situada 9 k. á sudoéste.

Começa aqui o trecho mais interessante da serra. A linha, que ao sahir de Mantiqueira tomára a direcção noroéste, desenvolve-se sinuosamente por tres planos destacados; o traçado, de soberbo aspecto, dá logar a inegualaveis quadros panoramicos.

Cabangú — K. 341.378

Depois de chamar-se, por alguns annos, "Santos Dumont", voltou ao seu primitivo nome de Cabangú. Nome da fazenda em que está localizada.

(*) Recemvindo Rodrigues Pereira, engenheiro residente.

(**) Querem outros que o nome que significa serra das Vertentes, seja Jaguamimbaba; por chamar-se Amantikyra a região fronteira a Guaratinguetá e porque se tornasse mais conhecido este ultimo nome, transformado em Mantiqueira pelos portuguezes, desappareceu o primeiro, generalizando-se o segundo a toda a serra.

Logo adeante desta estação os trilhos curvam-se no molde perfeito de uma ferradura; do lado externo da ferradura gigantesca, avarandada, entre umbrosos arvoredos e á beira de formoso lago, depara-se rosea e modesta casinha. Aquelle pequeno lago reflecte toda a luz fulgurante de um mundo de glorias ! Aquella pequena casa é o ninho do genio que realizou uma das maiores conquistas humanas ! Alli nasceu Santos Dumont.

Tunnel 24, de 196^m,00, no k. 342.329; Tunnel 25, de 108^m,00, no k. 342.914. A linha attinge aqui a altitude de 1.000 metros.

A região é caracterisitcamente a região do *campo*, onde predomina o velludo verde claro dos pastos.

Aqui, alli, começam a apparecer capões de pinheiros, por entre a praga laboriosa dos *cupins;* já no municpio de Barbacena, sóbe o trem até

Rocha Dias — K. 344.417

Engº. Luis da Rocha Dias, Ajudante de 1ª classe da 3ª Divisão, em 1872.

Tunnel 26, de 144^m,00, no k. 345.483; Tunnel 27, de 140^m,00, no k. 347.061; Tunnel 28, de 74^m,00, no k. 349.231; Tunnel 29, de 48^m,00, no k. 349.335; Tunnel 30, de 106^m,00, no k. 349.691 (*).

(*) O Tunnel 30 é construido ao ar livre e foi executado com o fim de isolar o leito da linha de barreiras que constantemente interrompiam a circulação dos trens.

Agora de novo na direcção noroéste, desde a travessia do Tunnel 28, a linha passa por

João Ayres — K. 351.654

Conserva o nome de rico sesmeiro (João Ayres Gomes), ahi residente ao tempo do Caminho Novo, a que já nos referimos.

A linha attinge a cumiada da serra, na altitude de 1.117^m,118, vencendo a difficultosa garganta de João Ayres; e descendo pela vertente opposta córta os corregos Wenceslau (k. 355.410) e Constantino (k. 356.024), e acompanha o valle do ribeirão Bandeirinha, cujo leito atravessa varias vezes (oito).

Sitio — K. 363.252

Antigo *sitio*, existente no logar ao tempo da construcção da linha, deu, provavelmente, o nome á estação. Serve ao districto de Santo Antonio da Ibertioga, cuja séde está situada 15 k. a sudoéste: serve tambem aos districtos do Torres e Santa Barbara do Tugurio a 12 e 24 k., respectivamente, a nordéste.

A "Oéste de Minas" aqui possue, desde 28 de agosto de 1881, uma estação que foi, até bem pouco, a estação inicial da linha de Paraopeba (bitola de 0^m,76), da referida Oéste.

Sitio é povoação importante, com bôa illuminação, bom hotel e possue uma linda egreja de estylo ogival.

Deixando a estação o trem córta, junto á plataforma, um pequeno corrego e atravessa pela ultima vez o Bandeirinha (ponte de 13^m,25-k. 363.496). E tomando a direcção nórte, vae a

Sá Fortes — K. 368.382

Outr'ora, "Registro". Dr. Carlos de Sá Fortes, medico e fazendeiro na localidade ao tempo da construcção da linha.

Serve ao districto de Bias Fortes, cuja séde fica 6 k. a sudoéste.

Depois da estação o trem cruza, cerca de 50 metros além, a larga passagem inferior da estrada Rio- B. Horizonte e atravessa o Rio das Mortes (*) (k. 369.346), pela ponte

---

(*) Rio das Mortes — O nome lhe vem da matança que, por ordem de um conhecido facinoroso (Amaral Coutinho, chefe dos *emboabas*), teve logar á margem deste rio, em fevereiro de 1708. A lugubre memoria da monstruosa e infame immolação collectiva dos

do Registro, de 22^{m},00. A locomotiva arqueja, subindo a rampa consumptiva; transposta a garganta elevada, começam os campos cultivados da Colonia Rodrigo Silva.

Nos ks. 370.131 e 374.074, são atravessados os pontilhões do Tirano (6^{m},00) e do Ventania (5^{m},00).

Transpondo, em cruz, a estrada Rio-Bello Horizonte, o trem prosegue a sua marcha fendendo a aragem fresca do planalto elevado.

Já proximo de Barbacena, atravessa o corrego José Ribeiro e toma, por um momento, a direcção oéste. A paizagem agora é verdadeiramente artistica, dando a impressão de grandiosa aquarella. Á direita, na eminencia de um outeiro, o sumptuoso predio do Aprendizado Agricola; á esquerda, no alto, cercado da espessa verdura dos bosques que o circumdam, o casario da cidade, de que se destacam as torres das duas principaes egrejas; e em baixo, riscado pelo trem, o terreno limpo, cultivado, arruado, falando ao coração de um alegre labor humano, que a terra generosamente recompensará.

Mais alguns arquejos da imponente locomotiva, um silvo sonoro e prolongado, uma passagem superior que apparece e eis-nos chegados á velha e historica

BARBÁCENA

Rio	378 k. 192
B. Horizonte	261 k. 759
Altitude	1.135 m.741

O antigo Registo da Borda do Campo (estabelecido por Domingos Rodrigues em 1701), que foi depois arraial da Egreja Nova, passou a parochia em 1752, villa em 1791 e cidade de N. S. da Piedade de Barbacena em 1840. O nome de Barbacena lhe foi dado em homenagem ao Visconde de Barbacena.

A estação recentemente construida, serve tambem ás linhas da Oéste de Minas.

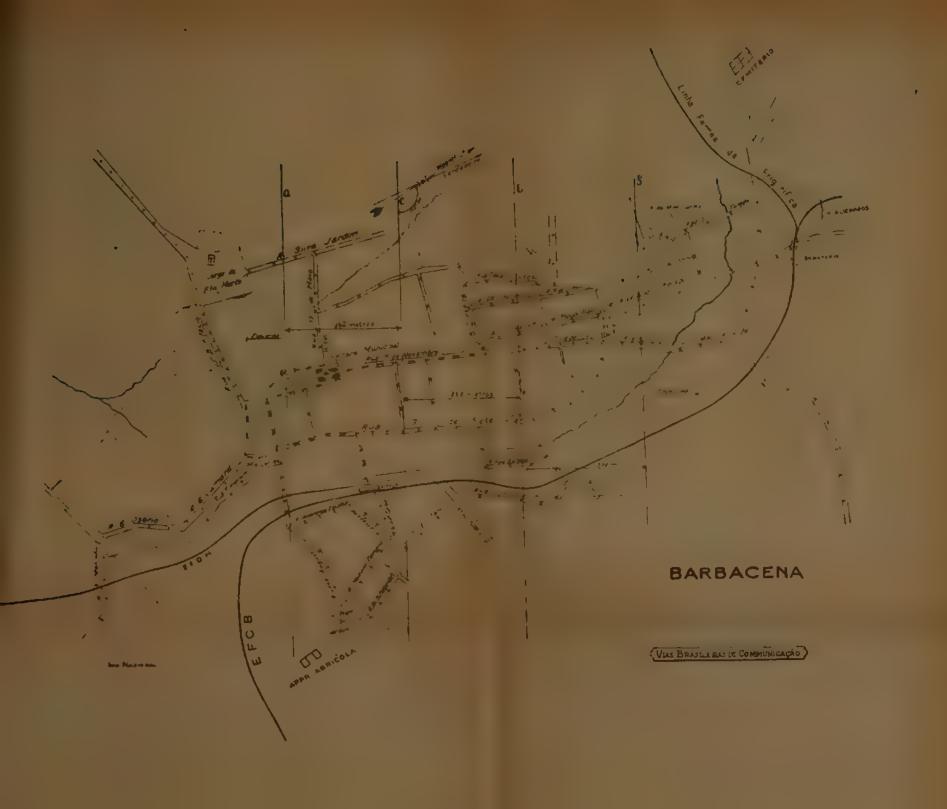
Topographicamente formosa, Barbacena é uma das cidades mais altas (1.180 mts. na Matriz) e mais salubres do

---

paulistas passados a fio de espada depois que depuzeram as armas e pediram a paz, ficou perpetuada no nome que o rio guardou para si.

Nasce na serra da Mantiqueira, municipio de Barbacena, districto de Bias Fortes e nas direcções SE NO e L-O, depois de um percurso de 210 k., vae lançar-se no Rio Grande, de que é o mais consideravel manancial. Atravessa os municipios de Barbacena, Tiradentes, Prados, S. João d'El-Rey e Bomsuccesso.

CEMITERIO
Linha Ferrea da Frigorifica
H. de Misericordia
R. Padre Toledo
H. ALIENADOS
SANATORIO
R. Floriano Peixoto
R. 14 de Julho
de Magalhães
Tiradentes
R. B. Constant
R. S. Madureira
Pça M. Deo

BARBACENA
Vias Brasileiras de Communicação
EFCB
APPR. AGRICOLA
Linha Ferrea da Frig. ... CB
CEMITERIO

Brasil. Graciosamente situada entre duas colinas (Monte Mario e Cruz das Almas), possue longas ruas, bellos jardins, boa illuminação electrica, esgotos, agua canalizada e telephonia.

"Barbacena"

Tem bons edificios como a Camara, a Cadeia, o Club de Barbacena, o Hotel Central, o Gymnasio Mineiro, o Sanatorio e muitos outros, sobresahindo, entre todos, o moderno edificio do Banco do Brasil.

De entre os monumentos publicos, notam-se o busto do Padre Corrêa de Almeida, e a estatua de Bias Fortes, inaugurada em 11 de agosto de 1930.

Ha na cidade 7 avenidas, 4 praças, 10 travessas, 35 ruas e 3.200 predios.

Das 11 egrejas existentes na cidade destacam-se a da Matriz, a da Bôa Morte, a do Rosario e a de S. Francisco.

Conta 4 publicações periodicas, 80 escolas primarias, 3 cursos secundarios, 6 cursos profissionais, e varias bibliothecas, destacando-se a Municipal, com 11.000 volumes. Mantém 3 institutos de assitencia, incluindo a Santa Casa. Possue um theatro, 2 cinemas e tem 3 Agencias Bancarias.

Famosa cidade de verão, ha sempre em Barbacena um grande movimento de passageiros, quer da Central, quer da Oéste (que ahi tem actualmente a estação inicial da sua linha de Paraopeba).

Barbacena distinguiu-se nas luctas da Independencia e foi, em 1842, o berço da rebellião chefiada por José Feliciano P. Coelho da Cunha, Barão de Cocaes.

E' séde da 6ª Inspectoria de Linha.

HOTEIS — *Grande Hotel e Hotel Central.*

POPULAÇÃO — 94.357 h. — Da séde, 20.284.

SUPERFICIE — 3.168 km².

DISTRICTOS — Barbacena; Bias Fortes (12 k.); Campolide (32 k.); Desterro do Mello (30 k.); Santo Antonio da Ibertioga (42 k.); Santa Rita de Ibitipóca (51 k.); Sant'Anna do Livramento (51 k.); Remedios (30 k.); Ressaquinha (18 k.); S. Sebastião dos Torres (24 k.); Santa Barbara do Tugurio (36 k.); União (32 k.) e Padre Britto.

POVOAÇÕES — *Barbacena;* Caieiro, 18 — Ilhéos, 24 — Potreiro, 12 — Ribeirão, 6. *Bias Fortes*: Espirito Santo, 30 — João Ayres, 12 — Mantiqueira, 45 — Registro, 6. *Campolide* Faria, 9 — Olhos d'Agua, 6 — Pinheirinhos, 3. *Desterro*: Araçá, 6 — Moreiras, 12 — Paivas, 6. *Ibertioga*: Crioulos, 12 — Torres de Porteirinhas, 6 — Vargem Alegre, 6 — Vendinha, 8. *Ibitipóca*: Almeidas, 6 — Curralinho, 6 — Pombos, 9 — Teixeiras, 9. *Livramento*: Monte Alegre, 6 — Rio Pinho, 24 — Santa Rosa, 18. *Remedios*: Cascavel, 9 — Palmital, 12 — Vargas, 6. *Ressaquinha*: Campestre, 6 — Canjamba, 12 — Capetinga, 6 — Picada, 6 — Quilombo, 12 — Ressaca, 6. *Torres*: Campestre, 7 — Rancho do Sapateiro, 3 — Torres, 4. *União*: Candonga, 6 — Gentio, 3 — Velhas, 9.

LIMITES — Santos Dumont, 48; Mercês, 68; Alto Rio Doce, 60; Carandahy, 32; Prados, 42; Tiradentes, 50; S. João d'El-Rey, 56; Turvo, 100 e Lima Duarte, 91.

RIOS — O das Mortes, que forma a cachoeira de Ilhéos, de 4.000 cvs. e que é aproveitada pela Municipalidade; o Chopotó; o Pomba, que forma a cachoeira do Mello; os ri-

beirões de Alberto Dias, da Ressaquinha, do Caieiro, de Barbacena, de D. Ursula, da Bandeirinha, o corrego das Pombas, etc.

SERRAS — Da Mantiqueira, da Mutuca, da Conceição, da Trapizonga e muitas outras que constituem contrafortes da Mantiqueira. O ponto culminante é o Morro Queimado, com 1.374 metros.

CLIMA — Altamente recommendavel, não só pela sua salubridade como pela sua amena temperatura, cuja média annual é de 17°,1.

PRODUCÇÃO — Sólo rico em calcareos e argillas; possue excellentes pastagens. E' muito proprio para a cultura de cereaes e produz excellentes fructos originarios das regiões temperadas da Europa. E' importante a cultura do fumo, produzindo o municipio uma qualidade especial daquella solanacea, que é muito saboreada pelos apreciadores, notadamente os mineiros. Possue 2.493.000 cafeeiros. As flôres de Barbacena são encantadoras, pelo seu sadio desenvolvimento, pela exquisita irisação das suas côres e pelo seu perfume duradouro. A pecuaria é muito notavel, contando os 2.292 estabelecimentos agricolas do municipio, cerca de 210.000 cabeças de gado. Ahi se cria em grande escala o bicho da sêda. A industria se tem desenvolvido em torno da cal, dos artigos de ceramica, dos laticinios, do xarque, dos tecidos de algodão e de sêda. A fábrica annexa á Estação Sericicola de Barbacena produz fios, tecidos, *echarpes*, meias, lenços e outros artefactos de sêda obtidos de casulos nacionaes. Produz egualmente bellos tecidos, a fabrica de sêdas da firma J. C. Brut, installada á Avenida Rodrigo Silva n. 279, com 30 teares. A firma entretem uma plantação de amoreiras que attinge á 1.000.000 de pés, com os quaes está produzindo 3.000 kilos annuaes de casulos, esperando produzir em breve o minimo de 10.000.

E' preciso não esquecer que os doces de Barbacena são afamados. Tem-se aperfeiçoado tambem a sua nascente industria de fabricação de vidro, para o que é aproveitada a excellente areia do municipio de Tiradentes. Preço das terras: 73$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é cortado pelas estradas de ferro Central e Oéste de Minas; esta tem ahi a estação inicial da sua linha de Paraopeba (bit. $0^{m},76$) que partindo de Barbacena se desenvolve, numa extensão de 602 kms., até Barra do Paraopeba no municipio de Abaeté. Essa linha passa por Tiradentes (86 k.); São João d'El-Rey, (100 k.); Aureliano Mourão, (203 k.), Bom Sucesso (216 k.), Oliveira.

(271 k.), Gonçalves Ferreira, (312 k.), Divinopolis, (356 k.), Martinho de Campos, (428 k.) e Barra do Paraopeba (k. 602) no municipio de Abaeté. (Vide B. Horizonte — *Viação*).

Possue cerca de 100 k. de estradas para automoveis e 100 k. de estradas carroçaveis.

A séde municipal está ligada a todos os seus districtos e aos municipios visinhos por estradas de segunda ordem. A estrada Rio-B. Horizonte atravessa o municipio de sul a norte.

* * *

De novo na direcção nórte prosegue o trem cruzando, 150 metros além da plataforma de "Barbacena", uma elegante passagem inferior; e ao deixar a estação o passageiro contempla ainda, de um só golpe de vista, todo o formoso panorama da clara e florida cidade; á direita, numa elevação, fica o Gymnasio Mineiro.

No k. 379.381, o trem passa pelo Viaducto da Bôa Vista, (27m,00) sobre ampla rua da cidade.

Sanatorio — K. 379.869

Ainda na cidade, no bairro do Barro Preto. Serve ao Hospital de Alienados (no alto, á direita) installado no predio que, para sua habitação particular, ahi fez construir, em 1885, o Commendador Maximiano Ferraz de Vasconcellos.

Logo depois da estação o trem passa sob elevada ponte que liga as abas de profundo córte; e, rumo do seu destino, prosegue atravessando os corregos do Cangalheiro, Cabeça Branca e Carro Quebrado, antes de chegar a

Alfredo de Vasconcellos — K. 389.523

Alfredo de Barros Vasconcellos, Engº. Residente, morto sob um bloco de pedra quando passava revista no Tunnel 15.

Lá está a capellinha de uma outr'ora opulenta fazenda que... mas o trem não pára, não dá tempo a evocações; transpõe, célere, o ribeirão de Alberto Dias, (80 mts. depois da estação), pelo viaducto Vasconcellos, de 27m,00, e subindo o valle do corrego São Bento, continúa na derrota ascendente.

No k. 390 apparece uma pedreira pertencente á Estrada.

Os montes se succedem; á direita, o mais elevado delles, o Morro do Nené, de 1.293 mts., destaca-se por um momento.

Localizado á esquerda da linha fica o estribo do

Kilometro 392 — K. 391.678

que serve a ceramica do Dr. Valerio Abranches, ahi installada.

Arfando ininterruptamente o trem continúa a sua marcha na direcção norte; estamos em

Bias Fortes — K. 394.096.

Chrispim Jacques Bias Fortes, Presidente do Estado de Minas.

A estação primitiva ficava 140 metros adeante.

Depois de Bias Fortes a linha descreve uma curva em rampa, formando um enorme C com o sector de 300 metros.

No k. 395.554 é atravessada uma estreita passagem inferior.

Continúa o "rapido", em demanda da estação

Ressaquinha — K. 402.457

Toma o nome do rio Ressaquinha, que tem ahi as suas nascentes. Antigo *rancho* da Ressaca, por onde passava a estrada que nos tempos coloniaes ligava o Rio á Capitania de Minas.

A estação fica na séde do districto de Ressaquinha, (primitiva S. José da Ressaquinha) risonha povoação, de prospero futuro e que já possue abastecimento d'agua, illuminação electrica, telephonia e um grupo escolar.

Partindo da estação a linha toma a direcção nordéste até quasi attingir as cabeceiras do ribeirão Ressaquinha, que é por fim transposto. E descrevendo uma curva ascendente, para a esquerda, inflecte depois para sudoéste, como que formando um seio dentro do qual deslizam as aguas nascentes e tenues do referido ribeirão.

Depois, tomando de novo a direcção noroéste, contorna a base do Morro Ibaté, passa pela garganta deste nome, entrando no municipio de Carandahy; e ganha a encosta occidental da valle do Corrego Sujo, que vae percorrendo.

Hermillo Alves — K. 410.402.

Hermillo Candido da Costa Alves, Engº. Ajudante da 2ª Divisão em 1872.

Prosegue o trem; estamos na maior altitude attingida pela bitola larga da Central em todas as suas linhas; lá está assignalada essa altitude, no ponto culminante do traçado.

Continuando a percorrer o valle do corrego acima referido, chega o trem a

CARANDAHY

Rio.	419 k. 652
B. Horizonte. . . .	220 k. 299
Altitude	1.057 m. 499

Corrupç. de *caranda-yba,* ou *carana-yba*: a palmeira carnahuba (*Copernicia Cerifera*); ou corrupç. de *carana-y*: rio das carnahubas.

O antigo arraial de Sant'Anna do Carandahy, antes pertencente ao municipio de Barbacena, foi elevado á categoria de villa e séde de municipio por lei de 7 de setembro de 1923.

E' de franco progresso a impressão que ao passageiro deixa a nova e extensa villa, topographicamente bem situada. Possue luz e força electrica, telephonia, tem 1.400 predios e 8 escolas primarias.

POPULAÇÃO — 24.124 h. — Da séde, 13.722.

SUPERFICIE — 606 km².

DISTRICTOS — Carandahy; Caranahyba (18 k.); Capella Nova das Dores (30 k.).

POVOAÇÕES — *Carandahy*: Campinas, 18 — Endome, 12 — H. Penna, 6 — Pedra do Sino, 12. *Caranahyba*: Bernardo Corrêa, 6 — Campinho, 9 — Palmeiras, 6 — *Capella Nova*: Alfaiates, 8 — Barbosas, 3 — Ferreiras, 5 — Lobas, 3 — Maias, 3 — Palmeiras, 12 — Palmital, 6 — Sapé, 4.

LIMITES — Barbacena, Alto Rio Doce, Rio Espera, Queluz, Lagôa Dourada e Prados.

RIOS — O Carandahy, que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 150 cvs., 40 dos quaes aproveitados pela Companhia Carandahyense. O Piranga, e alguns ribeirões e corregos.

SERRAS — Do Carandahy, do Caranahyba, o Alto das Taipas; as duas primeiras são ramificações da serra da Mantiqueira; a ultima pertence á cordilheira das Vertentes.

CLIMA — Salubre e muito ameno. Temp. med.— 16º,0.

PRODUCÇÃO — Municipio rico em calcareos, argillas plasticas, marmores, possuindo tambem excellentes pastagens; produz milho, arroz, fructas, canna, feijão, fumo, etc.. Conta 38.500 caféeiros. Possue desenvolvida industria pastoril e outras industrias em torno da cal e da ceramica. Exporta polvilho, lenha, pedra, cereaes, couros, lacticinios, cal, tijolos, telhas, etc. Preço das terras: 73$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é atravessado pela Central e pela estrada de rodagem Rio-B. Horizonte, que já se acha quasi concluida. A séde municipal é ligada aos districtos por meio de estradas carroçaveis, que se extendem até os municipios visinhos.

* * *

Dois minutos depois de partir da estação o trem atravessa o rio Carandahy (*) (k. 421.274) por uma ponte de 40m,00 (vão livre, 20m,00) e sóbe a serra das Taipas, que é um contraforte da serra das Vertentes.

Estamos no divisor das aguas das bacias do Rio Dôce, do Parahyba, do Rio Grande e do S. Francisco.

Já se avista o lendario Pico do Itaverava, pharol por onde se orientavam os sertanistas em demanda do fabuloso Tripuhy (Ouro Preto).

Herculano Penna — K. 424.701

Antiga "Taipas". Herculano Velloso Ferreira Penna, Director da Estrada de 1880 a 1884.

O trem prosegue pelo espigão elevado; não longe, á direita, ficam as nascentes do rio Piranga que, com o Brejahuba e o Chopotó, forma o Rio Doce.

Pedra do Sino — K. 429.926

Uma gruta de pedra situada nas proximidades e cujas paredes vibram como um sino sob a acção de qualquer pancada, originou o nome da antiga fazenda Pedra do Sino, que o transmittiu á estação.

Está construida em terreno doado pela Companhia Fabril Industrial e Constructora, proprietaria de grandes caieiras existentes na localidade.

Um pouco além da estação entra o trem no municipio de Queluz. A paizagem é variada, observando-se já os invios capoeirões tão communs ao sertão mineiro.

Christiano Ottoni — K. 438.650

Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, benemerito organizador da primitiva Companhia que deu inicio á construcção da Estrada e primeiro Director desta (1865).

A estação serve ao districto de Christiano Ottoni, (3.698 h.) em cuja séde está localizada e ao de Caranahyba (municipio de Carandahy) que tem a sua séde cerca de 10 k. a léste; serve tambem ao municipio de Lagôa Dourada, cuja séde fica 15 k. a oéste. Serve ainda ás povoações de Aguenta Sol (5 k.), Canna do Reino (7 k.) e Veados (18 k.).

(*) O rio Carandahy nasce na serra da Trapizonga, municipio de Barbacena, districto de Ressaquinha. Correndo na direcção L. O. e com um percurso de 105 k., banha os municipios de Barbacena, Carandahy, Lagôa Dourada, Prados, Tiradentes e São João d'El-Rey, lançando-se, por fim, no Rio das Mortes.

Estamos bem a cavalleiro das nascentes do Paraopeba (*). Escasseia a floresta nos campos, onde predomina a indesejavel samambaia (*Felix harbacea*).

Buarque de Macedo — K. 450.117

Manuel Buarque de Macedo, Ministro das Obras Publicas em 1881.

A estação serve aos districtos de Morro do Chapéo, situado á direita, (séde a 10 k.) e S. Caetano do Paraopeba, á esquerda (séde a 8 k.); o districto de Serra do Camapuan, (séde a 15 k.) do municipio de Entre Rios, é tambem servido pela estação.

A linha agora margeia o rio Bananeiras, affluente do Maranhão.

O trem passa pela chave da Companhia Santa Mathilde (**) na parada

Bananeiras — K. 460.503

de onde parte a E. F. Santa Mathilde.

Grupos de casas operarias surgem á esquerda, como um prolongamento do populoso bairro em que fica a estação

LAFAYETTE

Rio.	462 k. 278
B. Horizonte . . .	177 k. 673
Altitude	931 m. 700

Conselheiro Lafayette Rodrigues Pereira, Ministro de Estado e notavel politico do 2° Reinado.

A estação Lafayette serve á cidade de Queluz ,em cuja parte baixa está situada, no amplo e movimentado bairro

---

(*) Paraopeba — *para-u-peba* ou *para-y-peba*: rio de agua raza (rio do peixe chato — Diogo de Vasconcellos). Nasce no alto das Taipas, municipio de Queluz, districto de S. Caetano do Paraopeba. Com a direcção SE-NO e num percurso de 440 k. banha os municipios de Queluz, Entre Rios, Ouro Preto, Bomfim, Santa Quiteria, Pará, Pequy, Sete Lagôas, Paraopeba, Pitanguy e Curvello. Recebe como principaes affluentes: na margem direita — Rio Maranhão, ribeirão do Macaco, ribeirão das Pedras, rio Falcão e rio do Peixe; e, na esquerda, o rio Camapuan.

Entre os municipios de Paraopeba e Curvello, é navegavel por canôas; da barra ao porto das Melancias (45 k.) é accessivel á navegação a vapor.

(**) A Companhia Santa Mathilde outr'óra grande exportadora de manganez, possue hoje officinas de reparação e construcção de material ferroviario, criação de gado seleccionado, olaria e fabrica de manteiga.

que lhe tomou o nome. O verdadeiro centro da cidade, invisivel ao passageiro, fica á direita, em um planalto a que a importante rua Tavares de Mello, propociona facil e rapido accesso.

A primitiva Nossa Senhora do Campo Alegre dos Carijós, tem suas origens na época das *bandeiras*. A antiga parochia de N. S. da Conceição em 1709, elevada a freguezia em 1752, foi, em 1792, elevada a categoria de villa, sob a denominação de Villa Real de Queluz, em homenagem ao palacio real de Queluz. E' cidade desde 2 de janeiro de 1866,

Queluz é um dos theatros memoraveis da sangrenta lucta de 1842; a sua egreja matriz, transformada em forte onde se abrigaram os legalistas, foi alvo preferido das balas revolucionarias.

A cidade, no alto, possue largas ruas, bellas egrejas (dez), um grande jardim, e offerece vista aprazivel, se bem que, nos seus ares coloniaes, conserve ainda a lembrança das luctas de que foi theatro; o bairro de Lafayette, moderno, é mais movimentado, menos evocador; a sua actividade febril contrasta com a pacatez conventual da cidade mater.

E' que aqui está a estação da Central, a grande conductora de energias novas e de novos costumes, atravez do abençoado torrão que vae percorrendo.

Queluz conta 3.200 predios, 22 ruas, 10 travessas e 2 praças (*). Tem luz e força electrica, abastecimento dagua e telephonia. Possue 40 escolas primarias, um jornal periodico, 2 theatros-cinemas e 2 estabelecimentos de assistencia. No districto de Lamim existe uma notavel bibliotheca de 25.000 volumes, fundada por iniciativa particular.

A Estrada mantém em Lafayette importantes officinas, (5ª Inspectoria de Locomoção) cujos trabalhos honram sobremaneira, não só a orientação technica dos chefes, como a meticulosa diligencia do operario nacional.

Partem de Lafayette os trens da bitola estreita, (1^m,00) que, propriamente, só começa em Burnier, sendo, portanto, mixta a linha até essa estação; a baldeação entretanto dos passageiros que se destinam ao sertão, é feita em Lafayette.

HOTEIS — *Hotel Meridional* — *Hotel Haya.*

POPULAÇÃO — 65.304 h. — Da séde, 21.350.

SUPERFICIE — 1.904 km².

DISTRICTOS — Queluz; Alto Maranhão (12 k.); Santo Amaro (18 k.); Casa Grande (27 k.); Morro do Chapeu

---

(*) Em dias limpidos, avista-se, de uma de suas praças, a cidade de Barbacena.

(18 k.); Cattas Altas de Noruega (40 k.); Itaverava (24 k.); Lamim (43 k.); Christiano Ottoni (24 k.) e Congonhas do Campo (24 k.).

POVOAÇÕES — *Queluz*: Agua Preta, 5 — Almeidas, 9 — Alto da Varginha, 12 — Bananeiras, 2 — Buarque de Macedo, 12 — Buraco das Cobras, 13 — Gagé, 12 — Ilha de Murtinho, 16 — Joaquim Murtinho, 19 — Moinhos, 3 — Morro da Mina, 3 — Passagem, 12 — Pequiry, 12 — Pinhão, 7 — Rancho Novo, 9 — Roça Grande, 8 — Sacco, 9 — São Gonçalo, 6 — Sobradinho, 6 — Tiririca, 9 — Vargas, 8. *Alto Maranhão*: Mattosinhos, 6 — Monjolos, 3 — Providencia, 9 — Santa Quiteria, 10. *Santo Amaro*: Buraco, 2 — Jurema, 7 — Cascalho, 4 — Figueiredo, 2 — Olaria, 4 — Ribeirão, 4 — Sardua, 5. *Casa Grande*: Casa Branca, 6 — Engenho Velho, 16 — Olaria, 15. *Morro do Chapéu*: Areias, 11 — Raiz, 14 — Ribeirão S. José, 8. *Cattas Altas*: Agua Suja, 8 — Jequitibá, 6 — Moreiras, 6 — Pau Grande, 6 — Pirapetinga, 4. *Itaverava*: Agua Limpa, 3 — Barra, 3 — Barro Vermelho, 9 — Bengo, 13 — Bernardo Moreira, 13 — Canna do Reino, 6 — Corrego, 6 — Domingos, 5 — Engenho, 13 — Gambá, 11 — Gavião, 15 — Itaqui, 6 — Leite, 16 — Macacos, 10 — Ouro Fino, 10 — Pé do Morro, 8 — Posse, 8 — Providencia, 9 — Ribeirão, 12 — Sete Alqueires, 11 — Sobrado, 9 — Sumidouro, 8 — Tapera, 6. *Lamim*: Almeidas, 8 — Barroso, 10 — Bicuhyba, 8 — Bôa Vista, 11 — Corrego da Cachoeira, 11 — Corrego da Vacca, 2 — Corrego do Arrudas, 8 — Fazenda, 4 — Fraqueza, 7 — José de Mattos, 10 — Kagado, 11 — Martins, 10 — Moraes, 7 — Onça, 10 — Quebra, 6 — Retiro, 8 — Vendinha, 8. *Christiano Ottoni*: Aguenta Sol, 5 — Canna do Reino, 7 — Veados, 18. *Congonhas do Campo*: Pires, 15.

LIMITES — Carandahy, 42; Rio Espera, 55; Piranga, 60; Ouro Preto, 57; Bomfim; Entre Rios, 42; Lagôa Dourada, 45.

RIOS — Piranga, Guaraná, Gigante, Bananeiras, Maranhão, Paraopeba e muitos outros cursos dagua, entre os quaes o Ribeirão do Pé do Morro, que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 1.200 cvs., aproveitada pela Empresa Baeta & Mello. Ha no municipio algumas outras cachoeiras.

SERRAS — Do Máo Cabello, do Pé do Morro, do Cumbe e algumas outras com denominações locaes; pertencem, todas ellas, á cordilheira da Mantiqueira.

CLIMA — Notavelmente salubre e muito ameno, com a temperatura média de 18°,0.

PRODUCÇÃO — Municipio muito rico em ferro, (jazidas Casa de Pedra, dos Pinhos, Matta Paulista e Batateiros, situadas no districto de Congonhas do Campo), manganez, (queluzita), chumbo, (crocoita, no districto de Congonhas do Campo), amethistas, (*) mattas e pastagens. Produz café (211.700 pés), canna, feijão, batatas, mandioca e conta 610 fazendas. E' um importante centro criador de gado bovino e cavallar (85.000 cabeças). A industria é ahi importantemente representada pela fabricação do ferro, por muitas serrarias e engenhos de canna, por fabricas de lacticinios e pelas notaveis officinas da Central. Exporta carvão vegetal, milho, arroz, feijão, cereas diversos, lacticinios, algodão, manganez, tecidos, etc. Preço das terras: 83$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é atravessado pela Central e pela estrada de rodagem Rio-Bello Horizonte. Possue estradas carroçaveis que ligam todos os seus districtos á séde municipal e aos municipios visinhos.

Um pequeno ramal de bitola larga, (8 k.) da Central, vae buscar, *in loco*, o manganez do inexhaurivel Morro da Mina, situado á direita e pertencente a Companhia Meridional de Mineração.

A Companhia Santa Mathilde possue a linha ferrea (bitola de $0^m,60$) que parte de Bananeiras e prolonga-se por 16 kilometros até a povoação Paiva, onde a referida Companhia possue jazidas de manganez.

De Bananeiras, igualmente, parte a E. F. Santa Mathilde, (bitola de $1^m,00$) que se dirige a Entre Rios, estando integralmente construida até a povoação Jurema (a 23 kilometros de Bananeiras), onde tambem existem jazidas de manganez. A estrada é de propriedade do Estado de Minas.

De Gagé parte a linha ferrea (bitola de $0^m,60$) pertencente á referida Companhia Santa Mathilde, e que vae até a povoação do Sabino. Ha tambem a linha aerea das jazidas de Agua Preta, com 6 kilometros.

Está em estudos a estrada de rodagem Queluz — Piranga — Ponte Nova, com cerca de 180 kilometros.

* * *

Depois de Lafayette o terreno muda de aspecto; percebem-se as excavações feitas pelos primeiros exploradores

---

(*) No districto de Itaverava encontram-se pequenas jazidas de amethista.

de ouro e diamantes; veem-se montes e montes de cascalho repassado, no terreno outr'ora todo revolvido pela *auri sacra fames*.

Continúa o trem á beira do rio Bananeiras, que vem sulcando a paizagem evocadora; atravessadas as pontes de Bananeiras, (k. 463.340-14m00) e do Rompante, k. 463.675-15m,50), o trem passa pela chave do ramal do *Morro da Mina* k. 463.862). No k. 468... tem inicio a linha aerea de 6 kilometros, pela qual é transportado o minerio da jazida Agua Preta, pertencente a A. Oliveira & Cia. Transposto (k. 471.679) o rio Ventura Luis, pela ponte da Casa Branca, de 15m,50, apparece a estação

Gagé — K. 473.213

Talvez, terra arida (*).

Foi inaugurada para servir a exportação de manganez ahi extrahido pela Companhia Santa Mathilde. A' direita da linha está installada a Usina da Companhia Nacional de Altos Fornos para a fabricação do ferro guza. A produção diaria é de 50 toneladas.

A' esquerda, uma estrada de ferro liliputiana, em desenvolvidas curvas, collêia, como longa e fina serpente, pelo amplo morro onde vae buscar o mineral precioso.

Pouco além de Gagé o trem passa pela ponte da Viuva (k. 476.153-13m,50) e chega a

Dr. Joaquim Murtinho — K. 477.823

Substituiu a primitiva "Jubileu", que ficava situada um pouco além. Dr. Joaquim Duarte Murtinho, notavel medico brasileiro e eminente Ministro da Fazenda, no Governo Campos Salles. Foi tambem illustre Ministro da Viação (1896-1897).

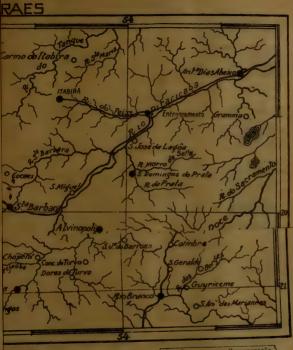
A estação, moderna e elegante, é o ponto onde a Linha Tronco se biparte, seguindo uma das linhas na direcção norte e a outra na direcção noroéste, ambas demandando um mesmo ponto.

A linha que toma a direcção noroéste, desce o valle do Paraopeba até certa altura; depois inflecte para o nordéste, e passando por Bello Horizonte vae bifurcar-se com a outra em General Carneiro, nas margens do Rio das Velhas. A que toma a direcção norte, galga o divisor das aguas do

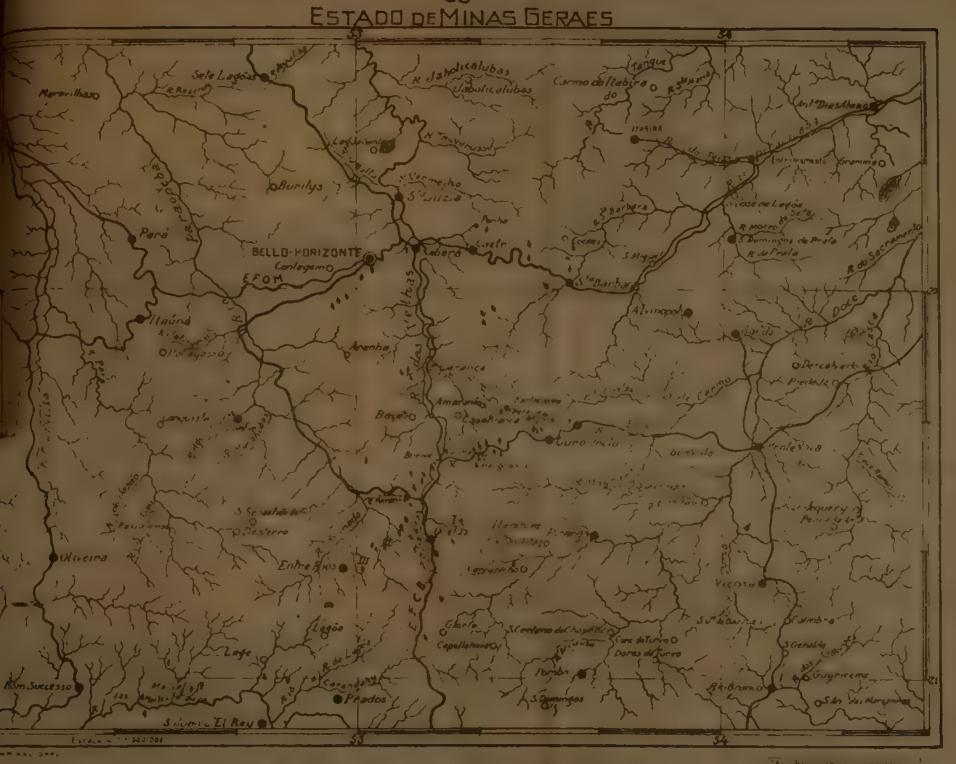
---

(*) E' a explicação dada pelos moradores do logar.

anezifera

RAES

Vias Brasileiras de Communicação

Usina Wigg
Hargreaves

Principal região manganezifera do Estado de Minas Geraes

I Morro da Mina
II Michaela ou Jurema
III Cocuruto
IV São Gonçalo
V Usina Wigg
VI Hargreaves
Manganez

Paraopeba e do Rio das Velhas, desce pelo valle deste rio, passa por Itabirito e Sabará, juntando-se de novo com a primeira na estação acima referida.

Seguindo a linha do Rio das Velhas, o trem atravessa no k. 479.258, a ponte do Jubileu, de 26m,70 e no k. 481.454 a do Meio, tambem de 26m,70, ambas sobre o rio Soledade.

Transposta a ultima destas pontes entra o trem no municipio de Ouro Preto, chegando logo a

Lobo Leite — K. 482.741

Primitiva "Congonhas". Engº. Francisco Lobo Leite Pereira, Chefe do Prolongamento em 1884 (*).

A estação está localizada na séde do districto Lobo Leite, cuja egreja matriz, de estylo rococó, destaca-se á esquerda; serve tambem ao districto de Ouro Branco, cuja séde fica 10 k. á léste.

Deixando Lobo Leite o trem atravessa ainda uma vez (k. 483.335) o rio Soledade, pela ponte do mesmo nome de 22m,00; e começa a galgar a serra de Ouro Branco.

Chrockatt de Sá — K. 491.439

Primitiva "Bocaina". Engº. João Chrockatt de Sá Pereira de Castro, Director da Estrada em 1891.

Paizagens e perpectivas admiraveis se apresentam neste trecho, onde a vegetação é opulenta.

Burnier — K. 497.931

Primitiva "S. Julião". Engº. Miguel Noel Nascentes Burnier, Director da Estrada em 1884.

E' o ponto mais elevado da Linha do Centro, constituida, como se disse, de bitóla mixta desde Lafayette.

A estação está localizada no districto de S. Julião, que conta 5.300 habitantes.

Burnier é séde de um destacamento de machinas.

A usina Queiroz Junior Limtd. tem aqui uma installação de altos fórnos para o preparo do ferro guza, com capacidade para produzir 17 toneladas diarias. O minerio de manganez é a grande riqueza do districto. Ahi fica situada a jazida pertencente á viuva Carlos Wigg, que a arrendou á Usina suprareferida.

(*) O primeiro dono das minas da Passagem de Ouro Branco foi o Dr. Luis Lobo Leite Pereira.

Se bem que o leito da linha esteja construido para bitóla larga até Itabirito, é em Burnier, como dissemos, que começa a linha de bitóla estreita.

Parte de Burnier o ramal de Ponte Nova, que se dirige a cidade deste nome, passando por Ouro Preto (a 42 k.), Marianna (a 60 k.) e finalmente Ponte Nova, 145 k. a léste.

Entroncamento do ramal de Ponte Nova

Quinhentos metros além da estação o trem penetra no Tunnel 31 (Ouro Branco), de 254m,00, transpondo o divisor das aguas do Paraopeba e do Rio das Velhas (*).

(*) Rio das Velhas — Nasce na serra de Capanema, municipio de Ouro Preto, districto de Antonio Pereira.

Num percurso de 690 ks. e na direcção S-N, banha os municipios de Ouro Preto, Itabirito, Nova Lima, Sabará. Bello Horizonte, Santa Luzia, Pedro Leopoldo, Sete Lagôas, Curvello, Diamantina e Pirapora.

Recebe como principaes affluentes na margem direita: o Taquarussú, o Jaboticatubas, o Paraúna, o Pardo Grande, o Curumatahy e o ribeitão das Porteiras; e na margem esquerda os ribeirões das Tabocas e da Onça, os rios Maquiné, Santo Antonio, Picão, Bicudo, o ribeirão Cotovello e o rio Cipó.

Na bocca opposta do tunnel fica a ponte Rego d'Agua, de 8^{m},00, sobre o corrego do mesmo nome, o qual, com o ribeirão Matta Porco fórma o rio Itabira, cujo valle vae o trem agora descendo.

A linha córta, por meio de amplos boeiros e pontilhões, as aguas claras de pequenos tributarios do Itabira.

Tunnel de Ouro Branco

Engº. Corrêa
K. 509.593

Manuel Francisco Corrêa Junior, Engº. Residente, morto em um desastre no k. 514.

A estação serve aos districtos de Amarante, (10 k. á léste) Casa Branca (14 k. a léste) e Bação (8 k. a oéste).

No k. 514.100, é atravessada a ponte do Ramires, de 21^{m},00, sobre o ribeirão Lagôa do Netto; um pouco além entra a linha no municipio de Itabirito. Continuam á vista, trechos da estrada Rio-Bello Horizonte.

Depois de transposto o ribeirão do Criminoso (k. 522.800), sobre uma ponte de 12^{m},00, chega o trem a

ITABIRITO

Rio	523 k. 535
B. Horizonte	81 k. 118
Altitude	848 m. 143

Primitiva "Itabira do Campo". Itabirito (*) — rocha silicosa, quartzito ferruginoso; de *Itabira, ita-bir* (corrupção de *tabira*, anta); pedra que se levanta, serro empinado.

(*) O nome Itabirito foi creado pelo Barão de Eschewegue.

A estação, solidamente construida em alvenaria de pedra, está localizada na parte baixa do antigo arraial de Itabira do Campo, hoje cidade de Itabirito. A cidade fez-se do velho arraial situado á encosta do monte onde ainda agora se encontram casas do modernizado estylo colonial.

"Itabirito"

Creada villa e séde de municipio por lei de 7 de setembro de 1923, passou á categoria de cidade em 1926.

Dá accesso ao bairro alto uma ponte (sobre o Itabira) de $36^m,00$ de extensão por $6^m,00$ de largura. Essa ponte fica em frente á estação.

Sitio aprazivel, cheio de sól e de alegria e muito procurado por convalescentes e enfermos á quem proporciona a therapeutica do seu clima impagavel.

Possue abastecimento d'agua, esgotos, telephonia, luz e força electrica. Tem 1.000 predios e 22 escolas primarias.

A 15 k. da estação fica o Pico de Itabira, proeminencia elevada da serra da Moeda e notavel pela sua constituição de minerio de ferro — 63,11 % de metal puro (jazida Catta Branca).

POPULAÇÃO — 20.300 h. — Da séde, 7.800.

SUPERFICIE — 850 km^2.

DISTRICTOS — Itabirito; Bação; S. José do Paraopeba; Aranha; Moeda(*).

POVOAÇÕES — *Bação*: Saboeiro, 18. *Moeda*: Côco, 12 — Contenda, 6 — Serra do Marinho, 12 — Vieira, 15 — Tres Irmãos, 18. *S. José do Paraopeba*: Marinhos, 3.

LIMITES — Bomfim, Ouro Preto, Nova Lima.

RIOS — O Itabira, o das Velhas (que fórma a cachoeira da Volta Dourada, de 2.000 cvs.), o do Peixe, o ribeirão do Criminoso, o corrego do Bação (que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 500 cvs.), o corrego Secco, (que fórma a cachoeira Carioca de 120 cvs.), e muitos outros pequenos e crystalinos cursos d'agua.

SERRAS — A da Moeda, que na direcção SE-NO atravessa todo o territorio do municipio. O ponto culminante é o Pico de Itabira, já mencionado, com 1.573 mts. (1.529 — *Reclus*).

CLIMA — Altamente recommendavel. Temp. med. — 16°,0.

PRODUCÇÃO — Contém o territorio muitas riquezas mineraes, sobresaindo o ferro (jazida do Pico de Itabira, com 32.000.000 de toneladas), topazios, kaolim, turfa, bismutho, antimonio, cobre e calcareos. Possue uma fonte de agua magneziana. Produz mandioca, uvas, milho, batatas. Possue industria pastoril, fabricas de tecidos, de calçado e de ferro. Exporta sóla, carvão vegetal, calçado, correias, fubá, areia, carnes, milho, arroz, feijão, batatas, cal, café, etc. Preço das terras: 80$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é servido pela Central (quer na linha do Rio das Velhas, quer na do Paraopeba), pela estrada Rio-Bello Horizonte e por muitas estradas carroçaveis.

* * *

Tendo sempre á vista a sinuosa estrada de rodagem, que tange a outra margem do rio, o trem passa por

Esperança — K. 527.707

onde está installada a Usina Queiroz Junior Ltda, com capa-

(*) A séde deste districto está na altitude de 1.455 mts. (Annuario Est. do E. de Minas — 1º volume).

cidade para produzir 40 toneladas por dia. Essa usina é a pioneira da implantação da siderurgia no Brasil.

"Esperança" — Usina Queiroz Junior

Continuando a descer o valle do Itabira o trem atravessa um afluente deste rio (k. 534.135-21^{m},56) e vae a

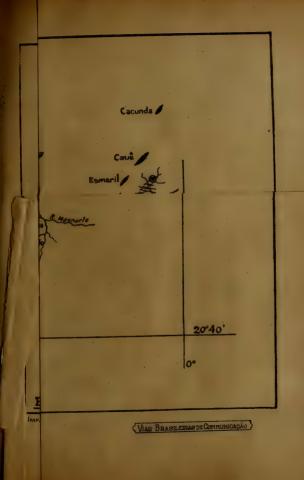
Aguiar Moreira — K. 535.868

Engº. Marciano de Aguiar Moreira, Director da Estrada de 1917 a 1919.

Serve aos districtos de S. Gonçalo do Monte (5 k. á léste) e Rio das Pedras (11 k. a nordéste).

Partindo da estação o trem vae cruzar pela primeira vez, na ponte do Arame, (*) de 71^{m},00 (k. 537.587), o Rio das Velhas, na sua confluencia com o Itabira, entrando de novo no municipio de Ouro Preto, districto de Rio das Pedras.

O buccolismo da paizagem é variado e encantador. O trem segue, apertado entre a rocha alcantilada e as aguas que deslizam a vinte metros abaixo do leito da linha. O rio

(*) Em 1888 existiu nestas immediações uma estação provisoria, de madeira, para o trafego de passageiros e bagagens.

Vias Brasileiras de Communicação

corre emmoldurado por barrancos de onde pendem arvores de todas as dimensões, verdes de todos os matizes.

No k. 540.583 é transposta a ponte do ribeirão Manso de 49m.00, entrando o trem no municipio de Nova Lima, onde a Estrada possue tres estações (na linha que estamos descrevendo), sendo a primeira

Monteiro de Barros — K. 541.994

Eng. Antonio Augusto Monteiro de Barros, Chefe do Prolongamento em 1876.

Tranposto, no k. 543.554, o Tunnel 32 (Bemtevi), de 118m,00, o trem atravessa as pontes do Meixão e do Alto (k. 543.848 e 544.591), de 31m,40 e 27m,70, respectivamente. A estrada Rio-Bello Horizonte passa á cavalleiro da linha, á direita; em baixo corre o rio por entre alpendres de vegetação.

No k. 545.693 o trem passa pela ponte Secca, de 40m00. e logo em seguida (k.545.832) pela do Limoeiro, de 20m,00. Ponte do Silverio (k. 545. 969-13m,50); ponte do Souza (k. 546.337-10m,96).

No k. 549.370 é transposta a ponte da Cortezia, de 26m,45, sobre o corrego do Engenho; pouco depois o trem atravessa a ponte de Rio Acima (30m,00-k. 550.928) e chega a

Rio Acima — K. 550.693

Rio Acima, Rio Abaixo, são denominações muito usadas em Minas, significando a posição de localidades, em relação a determinados rios.

Serve ao districto de Rio Acima (3.324 h.), em cuja séde está localizada.

Em Rio Acima está installada uma usina para o preparo do ferro guza, fundada pela empresa Pedro Giannetti. Tem capacidade para a producção de 12 toneladas diarias.

Logo depois da estação é atravessada a ponte de Santo Antonio, de 26m,40 sobre o ribeirão do mesmo nome.

Prosegue o trem á margem do Rio das Velhas, que, agora placido e sereno, fórma grande quantidade de peráus e bancos de areia; a vegetação é rasteira; á esquerda, junto á estrada de rodagem, apparece uma humilde capellinha, perpetuando, quem sabe, o cumprimento de alguma fervorosa promessa.

E' transposta a ponte do Peixoto, de 34m,95 (k. 558.118), tres minutos depois da qual chega o trem a

Honorio Bicalho — K. 560.905

Primitiva "Gaya". Honorio Bicalho Hungria, uma das maiores capacidades technicas da engenharia nacional.

Nas immediações fica situada a jazida de ouro denominada "Mina D. Felisbella".

Delineiam-se no horizonte, á esquerda, os ultimos contrafortes da serra do Curral; proseguindo, sempre á direita do rio, o trem transpõe a ponte de Cabinda, de $33^m,80$ (k. 566.639), sobre o ribeirão Caburé, (*) atravessa o corrego das Lages (k.568.237 - $13^m,50$), a ponte da Carlota (k. 568.649), e no k. 569.300 córta, pela segunda e ultima vez (na Linha do Centro), o rio das Velhas (ponte de Raposos, de $54^m,20$) depois do que, penetra no municipio de Sabará; e correndo pela base da serra da Carranca (á direita) chega a

Raposos — K. 570.314

Toma o nome da velha povoação em que está localizada, a qual, por sua vez, o toma dos seus fundadores D. Pedro de Moraes Raposo e seus parentes, que ahi se estabeleceram ao alvorecer do seculo XVIII.

A estação está localizada na séde do districto (1.660 hs.) de Raposos, pequena povoação em torno de uma egreja consagrada a N. S. da Conceição e que passa por ser a mais antiga de Minas. No dizer do poeta, as suas columnas "sustentam, como heróes, tres séculos nos hombros".

O districto contem importantes jazidas auriferas.

A estação serve as povoações de Sant'Anna e Sobradinho.

Raposos é ponto inicial dos trens de suburbios que estabelecem frequentes communicações entre a povoação e a capital do Estado.

Aqui tem inicio a estrada de ferro electrica da *S. John d'El-Rey Mining Company*. A linha, solida e bem cuidada, parte de uma das plataformas da propria estação da Central; e num percurso de 9.500 mts., na direcção sudoéste, vae a

NOVA LIMA

A antiga freguezia de Congonhas de Sabará constitue, desde 1891, a séde do municipio de Nova Lima; a povoação teve origem nos começos do seculo XVIII, e foi fundada por Domingos Rodrigues da Fonseca Leme.

A villa possue bellas ruas, explendida matriz, bom theatro, cinema, muito commercio e excellentes residencias, especialmente no bairro dos inglêses, onde ha tudo que se possa exigir para o conforto do homem civilizado.

(*) *Caburé* — coruja (*Strix brasiliana*).

E' dotada de abastecimento d'agua, illuminação e força electrica, esgotos, mercado, telephonia, possue 17 escolas primarias, 2 cursos profissionaes e 4 institutos de assistencia. Conta 1.107 predios, 1 avenida, 39 ruas, 4 travessas e 6 praças. Está na altitude de 842 mets. (*).

POPULAÇÃO — 22.611 h. — Da séde, 14.521.

SUPERFICIE — 991 km².

DISTRICTOS — Nova Lima; Rio Acima, (37 k.) e Piedade do Paraopeba (42 k.).

POVOAÇÕES — *Nova Lima*: Cabeceiras, 6 — Faria, 9 — Macacos, 15 — Pires 6. *Rio Acima*: Cocho d'Agua, 6 — Honorio Bicalho, 9 — Rio do Peixe, 20 — Santa Rita, 4. *Piedade*: Cachoeirinha, 9 — Casa Branca, 8 — Corrego de Almas, 9 — Corrego do Feijão, 13 — Suzana, 12.

LIMITES — Itabirito, 50; Ouro Preto, 64; Caeté, 30; Sabará, 15; Bello Horizonte, 12; Contagem, 25; Santa Quiteria, 55 e Bomfim.

RIOS — O das Velhas, o do Peixe (que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 3.800 cvs.); (**) os ribeirões Fernão, Paes, Macacos, Crystaes e Retiro; e o corrego do Baeta, todos formando apreciaveis quédas d'agua.

SERRAS — A da Moeda, a do Róla Moça e a do José Vieira.

NOVA LIMA
Parte Central
Esc. 1:10000

CLIMA — Muito ameno e salubre. Temp. med. — 20°,0.

PRODUCÇÃO — Sólo riquissimo, contendo ouro, prata, arsenico, aluminio, graphite, ferro (varias jazidas perfa-

(*) Raposos — 715m,536.

(**) Aproveitada pela Companhia de Morro Velho.

zendo o total de 107.000.000 de toneladas) e muitas mattas. Produz batatas, milho, mandioca e eucalyptos, e conta 390 fazendas. A plantação de café é de 16.000 pés. Possue grande criação de aves e gado suino e bovino (17.000 cabeças). A sua principal industria é a da mineração da mina do Morro Velho, havendo ainda fabricas de lacticinios, de bebidas, e usinas para a producção de energia electrica. Exporta ouro, aguas gazosas, lenha, lacticinios, etc. Preço das terras: 100$000 o hectare.

Morro Velho — Bocca da Mina

VIAÇÃO — Não só a Central, (que ahi possue 3 estações) mas a excellente linha electrica da Companhia do Morro Velho, serve ao municipio. Além destas, ha ainda cerca de 180 k. de estradas de rodagem, mais de um terço das quaes adaptadas ao transito de automoveis. A estrada Rio-Bello Horizonte passa pela séde municipal, estando já em trafego e conseguintemente ligando o municipio á capital do Estado.

* * *

A população de Nova Lima mantem-se pela força de cohesão da Companhia do Morro Velho, famosa desde 1776

e a que a administração da Companhia inglêsa deu importancia rara entre as minas do mundo.

Morro Velho está occulto entre os ultimos contrafortes da serra do Curral, que vem morrer ás margens do Rio das Velhas. Desde 1830 que engenheiros e capitaes inglêses sitiam alli um veio de ouro. São admiraveis as installações da mina, cujos poços já attingem a profundidade de 2.250 mts. Alli trabalham os operarios, que se revezam de espaço a espaço, em turmas de 1.000. No interior da mina a obra é de uma segurança, de uma belleza e de uma audacia que excedem toda previsão. E nessa profundidade, onde vão a luz, o ar respiravel, as brócas possantes, os vagonetes sobre trilhos, trabalha-se febrilmente. No fundo da mina, no extremo da ultima galeria, sommando kilometros de distancia, estronda a dynamite; na superficie da terra sobre uma area extensa, batem descompassadamente, noite e dia, noventa pancadas por minuto, cada um dos 120 pilões californianos, de 320 kilos cada *mão*.

Morro Velho — Ultima galeria, a 2.250 metros de profundidade

Os trabalhos da mina occupam 4.200 operarios. A extracção diaria é de 400 toneladas de quarzito pyritoso

aurifero (mispickel). A producção diaria é de 12 kilos de ouro refinado e uma pequena percentagem de prata.

* * *

Continuando a descer o Rio das Velhas ao deixar a estação Raposos, o trem transpõe as pontes da Grota Funda, (45^{m},40), do André Gomes (23^{m},20) e da Agua Limpa, (10^{m},80) nos kms. 574.130, 577.160 e 579.055, respectivamente; atravessa ainda o pontilhão do Collegio (k. 580.015 - 7^{m},00) e prosegue em caminho de

SABARÁ

Rio.	582 k. 424
B. Horizonte . . .	22 k. 229
Altitude.	704 m. 536

Sabará, *Tabará,* fórma contracta de *Itabaraba* ou *Itaberaba, ita-beraba;* pedra reluzente, penedia resplandecente, crystal.

Aqui está localizado um destacamento de machinas.

Na encosta de lindo outeiro (cujo prolongamento fórma, ao norte, a serra dos Dois Irmãos), situado á direita do Rio das Velhas e na foz do Sabará, fica a cidade, outr'ora theatro de demoradas luctas entre paulistas e *emboabas* que disputavam o dominio de montes e valles, onde reluzia o ouro.

Manuel Borba Gato, genro, e Garcia Rodrigues Paes Leme, filho de Fernão Dias Paes Leme, (o legendario Caçador de Esmeraldas) ahi acharam e exploraram, pelos fins do seculo XVII, uma série de jazidas e lavagens de ouro.

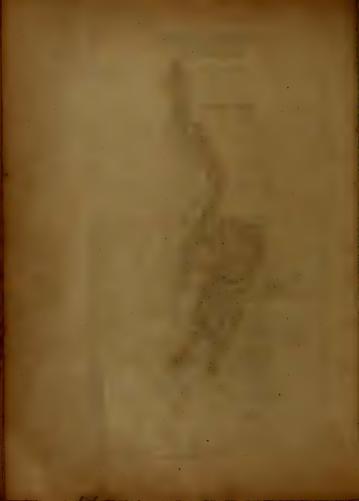
O antigo arraial da Barra do Sabará, já povoado em 1698, foi, em 1711, elevado a Villa Real de Nossa Senhora da Conceição do Sabará. Foi a terceira villa fundada em Minas. E' cidade desde 6 de março de 1838.

Possue agua canalizada, luz e força electrica, conta 900 predios, 30 ruas, 20 travessas e 5 praças. Tem 10 escolas primarias, 7 escolas profissionaes, 2 institutos de assistencia. Das suas 10 egrejas, destacam-se a Matriz, a do Carmo e a de S. Francisco. Tem 1 theatro e 1 cinema.

A cidade está em frequentes communicações com a capital do Estado, de que é, por assim dizer, um suburbio.

Nas immediações de Sabará (á nordéste) está situado o Pico da Piedade, um dos pontos mais elevados (1.783 mts.) da serra do Espinhaço, ramificação da cadeia oriental do systema orographico brasileiro. Do proprio trem se avista a gigantesca móle de "itabirito" dominando as outras mon-

Imp. Nacional

Vias Brasileiras de Communicação

tanhas com a sua larga pyramide truncada e cortada á pique do lado que dá para a cidade de Caeté. No alto da montanha ergue-se uma egreja de grandes proporções e que attrahe em piedosas romarias annuaes (agosto e setembro) gente de toda casta e de todas as paragens.

E' de notar o elegante predio que serve de moradia ao Inspector de Linha (9ª Inspectoria); situado ao alto, á esquerda, bem a cavalleiro da linha, com um formoso jardim construido na explanada que solido muro de alvenaria de pedra sustenta. Esses requintes de gosto, bem como as installações da residencia no amplo pateo da estação, são devidos á operosidade do fallecido Residente, Dr. Carlos Brandão.

São tambem dignas de nota a ponte do ramal de Santa Barbara, que fica em frente ao supramencionado predio e a da estrada de rodagem que liga a estação á cidade e que fica um pouco além, perpendicular ao vertice do angulo formado pelas linhas do centro e do ramal de Santa Barbara. Essa ponte, que é de concreto armado, tem 85 metros de extensão e 4^{m},50 de largura; tem passeios lateraes e faixa central macadamizada.

POPULAÇÃO — 11.309 h. — Da séde, 6.349.

SUPERFICIE — 597 km^2.

DISTRICTOS — Sabará; Lapa (13 k.); Raposos (12 k.); Cuyabá, (10 k.).

POVOAÇÕES — *Sabará*: Corrego das Lages, 9 — Pompeu, 3 — Roça Grande, 3. *Lapa*: Brumado, 8 — Palmital, 9 — Rio Vermelho, 6 — Siqueira, 2 — Vargens, 8. *Raposos*: Fogo Apagou, 14 — Sant'Anna, 12.

LIMITES — Nova Lima, 15; Caeté, 24; Santa Luzia do Rio das Velhas, 18; Bello Horizonte, 20.

RIOS — O das Velhas, o Sabará (que fórma a cachoeira da ponte de João Velho, de 1.000 cvs.) (*); o corrego do Capão (com a cachoeira do mesmo nome, de 30 cvs); o ribeirão Vermelho, (que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 240 cvs.) (**). Muitos outros pequenos cursos d'agua regam o municipio.

SERRAS — A do Curralinho e a do Taquaril, que fazem parte da cordilheira do Espinhaço. O ponto culminante é o Pico da Piedade, com 1.783 mts., no limite do municipio de Caeté.

(*) Aproveitada pela Empresa Lath & C.

(**) Aproveitada pela municipalidade de Santa Luzia.

CLIMA — Salubre e ameno. Temp. med. — 18°,8.

PRODUCÇÃO — Ferro, (jazida do Segredo ou da Lage, com 288.000.000 de toneladas e jazida Gaya, com 233.000.000), manganez, ouro e titanio; produz mandioca, feijão, arroz, canna e milho. Conta 92 fazendas. A criação de gado (2.400 cabeças), a fabricação de joias, constituem as suas principaes industrias. Exporta fumos, cereaes, aguas gazozas, óca, couros, assucar, lacticinios, etc. Preço das terras: 50$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é atravessado pela Central que nelle possue 6 estações: 3 na Linha do Centro e 3 no ramal de Santa Barbara. De Raposos parte a linha de tramways electricos que liga o municipio a Nova Lima. O ramal de Santa Barbara, parte da estação de Sabará e atravessa os municipios de Caeté (a 25 k.), Santa Barbara (a 77 k.), Rio Piracicaba (a 119 k.) e Itabira.

Sabará é ligada, por um ramal, á estrada Rio-Bello Horizonte; e á capital do Estado por excellente estrada de automoveis.

A partir de Sabará e até a sua foz, o Rio das Velhas permitte a navegação por barcos e canôas.

Algumas estradas carroçaveis ligam a séde municipal aos respectivos districtos.

* * *

Depois de Sabará a linha deixa a direcção geral de sul-norte, que vinha seguindo desde Sá Fortes, e rumando para noroéste, descreve um serie de SS elegantes e em rampa que contrasta com o declive do rio.

Acompanhando sempre a margem esquerda do rio historico, passa o trem pela parada

Roça Grande — K. 585.125

onde foi a fazenda Roça Grande, pertencente á familia Vaz de Mello.

A' breve trecho desta parada entra a linha no municipio de Bello Horizonte, pela ponte do Arrudas (21^{m},30), quasi ligada á plataforma de

General Carneiro — K. 590.310

General Tiburcio Gomes Carneiro, morto no cerco da Lapa (Paraná) onde commandava as forças legaes contra os revolucionarios de 1893.

A estação, em forma de triangulo, tem tres plataformas Nella se juntam novamente as duas partes da Linha Tronco,

que em Joaquim Murtinho se haviam separado. Dista 14 k.065 da capital do Estado.

Depois de General Carneiro o trem transpõe a ponte do Malheiro (10^m,95 - k. 590.704), e se desvia um pouco do

"General Carneiro"

Rio das Velhas; no k. 601.696, entra no municipio de Santa Luzia, pela ponte do Onça (66^m,21), muito proxima da plataforma de

Capitão Eduardo — K. 601.824

O Capitão Eduardo cedêra terras de sua propriedade, para a passagem da Estrada; e esta prestou-lhe a homenagem de lhe gravar o nome na presente estação, situada nessas mesmas terras.

A linha agora é acompanhada pela estrada de rodagem que de Bello Horizonte se dirige á serra do Cipó. Muito ao longe, á direita, vêem-se as elevações da referida serra.

Transposta a ponte do Tamanduá, de 13^m,55 (k. 602.211), o trem passa pela parada

Bicas — K. 605.427

e depois de atravessar as pontes dos kms. 607.015 e 608.824, de 15^m,95 e 10^m,84, respectivamente, approxima-se novamente

do rio das Velhas, agora espaçoso e largo; á direita, além do rio, surgem as torres da Matriz de

SANTA LUZIA

Rio.	610 k. 381
B. Horizonte	34 k. 416
Altitude.	680 m. 536

Primitiva "Rio das Velhas". A estação serve a cidade de Santa Luzia do Rio das Velhas, cuja séde fica 2 kms. á direita.

Do trem se percebe a cidade entre a frondosa vegetação que a abriga.

Uma linda ponte de 250 mts. liga a estação á outra margem do rio e portanto á cidade.

Santa Luzia deve as suas primeiras construcções ao Tenente General Borba Gato que as iniciou em fins do seculo XVIII. A antiga vigararia de Bom Retiro, era villa em 1847 e é cidade desde 30 de abril de 1856.

Possue agua canalizada, illuminação e força electrica. tem 28 escolas, 1 curso secundario, 1 curso profissional. 1 jornal periodico, 1 theatro, 1 cinema, e 3 institutos de assistencia. Tem 8 ruas, 6 travessas, 6 praças, 1.300 predios e conta 15 egrejas.

Santa Luzia foi theatro, em 1842, de renhidas luctas em que, contra o Imperio, se empenharam animos revoltados de São Paulo e Minas.

Bateu-os o Barão (depois Duque) de Caxias, firmando desde ahi a sua reputação de habil guerreiro.

POPULAÇÃO — 49.562 h. — Da séde, 9.453.

SUPERFICIE — 3.739 km².

DISTRICTOS — Santa Luzia; Lagôa Santa (17 k.); Baldim (65 k.); Jaboticatúbas (42 k.); Riacho Fundo (90 k.) e Vespasiano (15 k.).

POVOVAÇÕES — *Santa Luzia*: Barreiros do Anzol, 5 — Bicas, 6 — Macahubas, 15 — Pinhões, 12 — Ribeirão da Matta, 9. *Lagôa Santa*: Campinho, 7 — Confins, 7 — Lagôa dos Mares, 9 — Lagoinha, 8 — Tavares, 6. *Baldim*: Mucambo, 18 — Rotulo, 15 — S. Sebastião do Alegre, 12 — S. Vicente, 6 — Seio de Abrahão, 30. *Jaboticatubas*: Joanna, 24 — Palma, 19 — S. José do Almeida, 18. *Riacho Fundo*: Curral Queimado, 15 — Soberbo, 22 — Vaccaria, 24. *Vespasiano*: Bernardo de Souza, 10 — Carrancas, 8 — Cypriano, 12.

LIMITES — Bello Horizonte, 24; Sabará, 18; Caeté, 30; Itabira, 100; Curvello, 168; Conceição, 136; Sete Lagôas, 66; Pedro Leopoldo, 38 e Contagem, 36.

RIOS — O das Velhas, o Vermelho (que fórma as cachoeiras do Onça, da Rocinha e do Rio Vermelho, de 436, 120 e 180 cvs., respectivamente); o Cipó (que fórma a cachoeira do Cipó Abaixo, de 20.000 cvs.); o ribeirão do Urubú (que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 240 cvs.); o corrego Sujo (que fórma a cachoeira do Barreiro, de 35 cvs.); o rio Paraúna (que fórma as cachoeiras de Roberto Gomes, de 18.000 cvs. e Capivara de 8.000).

SERRAS — A do Bom Jardim, a do Cipó e a do Baldim. Estas serras têm a altitude média approximada de 1.100 metros.

CLIMA — Todo o municipio é grandemente salubre; temperatura média: 20°,3.

PRODUCÇÃO — O territorio é rico em calcareos, marmore, salitre e titanio. Produz milho, arroz, feijão, cebolas, canna, batatas e algodão, e conta 635 fazendas. Possue desenvolvida industria pastoril (62.000 cabeças de gado) e tem fabricas de tecidos, sabão, oleos, vinho e engenhos de arroz. Os bancos de jaspe existentes nos arredores, deram a Santa Luzia uma industria especial de fabricação de imagens e outros objectos religiosos e artisticos. Exporta fubá, sabão, toucinho, cascas taniferas, lenha, farinha, fumo, café, etc. Preço das terras: 41$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio, que é atravessado pela Central, possue cerca de 250 k. de estradas carroçaveis, além de 530 k. de caminhos que o cortam em todas as direcções. E' ligado á capital do Estado por estrada de automovel.

* * *

Prosegue o trem por entre a paizagem agreste do sertão mineiro: habitações humanas matizam, de longe em longe, o scenario grandioso.

São atravessadas as pontes dos kms. 611.283 e 615.632, de 13^m,55 e 6^m,90, respectivamente.

No k. 617.491 era localizada a extincta estação *Benjamin Jacob*.

Ribeirão da Matta — K. 620.740

O nome indica a sua origem: o ribeirão da Matta, que ahi desagúa no Rio das Velhas.

Ao deixar a estação a linha se afasta da margem do Rio das Velhas, subindo o valle do ribeirão da Matta para galgar o espigão que divide as bacias daquelle e do rio Paraopeba. E até Corintho, por 230 k., a linha segue a vertente oriental do referido espigão.

No k. 625.967, é transposta uma ponte de $16^m,28$.

Vespasiano — K. 627.292

Coronel Vespasiano Gonçalves de Albuquerque, que, militarmente, administrou a Estrada no periodo revolucionário de 1893-1894.

E' a antiga povoação do Capão. Graças á passagem da Estrada, Vespasiano apresenta hoje as proporções de uma grande villa, com bôas edificações, de onde sobresahe a elegante igreja matriz. E' séde de districto, que conta 6.601 h. e tem um grupo escolar.

A tres kms. da estação fica a celebre gruta "Dr. Lund" ou "Lapa Vermelha", onde o naturalista emerito descobriu os fosseis que tanto concorreram para o seu renome e para enriquecer o Museu de Copenhague.

A estação serve ao districto de Lagôa Santa (*), cuja séde está situada 6 k. a nordéste, na margem de formoso lago natural de $1.000^m \times 1.000^m$ e em cujo territorio ficam situadas as grutas do Fidalgo e do Canhanga. Serve tambem ao districto de Vera Cruz, antigo Pindahyba (do visinho municipio de Pedro Leopoldo), cuja séde fica a 12 k. a sudoéste. Serve ainda as povoações de Carrancas (8 k.), Bernardo de Souza (10 k.), Cypriano (12 k.), Ignacia Carvalho (15 k.), Maravilhas (12 k.) e Pinhões (15 k.). Está ligada ao municipio de Bello Horizonte pela estrada de automoveis da serra do Cipó, e serve ao districto de Campanhã (municipio de Contagem), por um ramal da referida estrada.

Depois do apito classico e regulamentar, bufa a locomotiva, puxando o trem; a região agora está coberta de grande quantidade do coqueiro chamado Macahúba, productor de excellente oleo lubrificante e grandemente exportado para o Rio e S. Paulo.

Nova Granja — K. 632.440

O nome da estação refere-se a uma granja ahi situada e pertencente a Virgilio Machado, que a creou.

(*) Assim chamada porque as suas aguas são virtuosas, possuindo propriedades therapeuticas.

Entre as estações Capitão Eduardo e Nova Granja, a linha atravessa as pequenas pontes de Bicas, Farinha Bôa, Ponte Pequena, Quebra, Corrego Sujo e Carrancas.

Partindo de Nova Granja e subindo sempre a margem direita do ribeirão da Matta, o trem atravessa (k. 636.651) a ponte das Areias, de 21^{m},90 e chega a

Dr. Lund — K. 642.504

Primitiva "Horta Velha". O nome actual é uma justa e legitima homenagem ao sabio naturalista dinamarquez Dr. Peter Lund.

Tuberculoso, veiu o Dr. Lund procurar, em 1832, o clima secco e temperado do municipio de Santa Luzia, esperando, é claro, que a salubridade da região lhe prolongasse um pouco mais os dias de vida. Fixou residencia no districto de Lagôa Santa e ahi viveu apenas... mais 46 annos.

Lagôa Santa — Casa do Dr. Lund

Quarenta e seis annos de serviços prestados ao Brasil e á Sciencia, pelos importantes descobrimentos que fez na região regada pelo Rio das Velhas.

Partindo de Dr. Lund o trem atravessa (k. 647.189) a ponte do Matheus, de 21^{m},40, pela qual entra no municipio de

PEDRO LEOPOLDO

Rio	648 k. 023
B. Horizonte.............	72 k. 058
Altitude	698 m. 034

Primitiva "Cachoeira Grande". Engº. Pedro Leopoldo da Silveira, Chefe da Secção de Construcção da Estrada, fallecido em 1894 (*).

Ao contacto da locomotiva, que desbrava o sertão, Pedro Leopoldo, inaugurada em 1895, cercou-se logo de bôas casas, fez-se villa, com largas ruas alinhadas e é séde de municipio creado por lei de 7 de setembro de 1923.

Possue uma linha de bondes, tem abastecimento d'agua e illuminação electrica e conta 800 predios. Ha na villa um cinema. Pedro Leopoldo conta 15 escolas primarias.

Foi séde da extincta 9ª Residencia do Centro.

POPULAÇÃO — 30.615 h. — Da séde, 7.808.

SUPERFICIE — 964 km².

DISTRICTOS — Pedro Leopoldo; Mattosinhos; Fidalgo; Capim Branco; Vera Cruz, e Prudente de Moraes.

POVOAÇÕES — *Pedro Leopoldo*: Pimentel, 7 — Urubú, 6. *Mattosinhos*: Côchos, 12 — Mucambeiro, 13. *Fidalgo*: Quinta, 6. Sangradouro, 4 — Sumidouro, 7. *Capim Branco*: Arco Verde, 6 — Bôa Vista, 4. *Vera Cruz*: Areias, 9 — Manto, 6 — Neves, 12.

LIMITES — Santa Quiteria, Contagem, Santa Luzia e Sete Lagôas.

RIOS — O das Velhas, o ribeirão da Matta, que fórma as cachoeiras Grande (**), (de 1.000 cvs. e 100 metros de

---

(*) Perto da estação está situada a Cachoeira Grande (ribeirão da Matta), em cujas proximidades por sua vez se encontrava uma fazenda chamada da "Cachoeira". Pelo facto de pertencer a quatro moças solteiras, que a administravam, era vulgarmente conhecida por fazenda da Cachoeira das Moças. No terreiro dessa fazenda existia, ao tempo da construcção da linha (1895), um cruzeiro de aroeira que tinha, em baixo relevo, a data de 1702.

(**) Aproveitada parcialmente pela Companhia Industrial Bello Horizonte.

quéda) e do Perypery (*), (de 80 cvs.); os ribeirões Palmital, Bananal e Pindahybas (que fórma a cachoeira do mesmo nome, (**) de 50 cvs.); e outros cursos d'agua que fertilizam o municipio.

SERRAS — A do Cruzeiro e a da Ranhosa.

CLIMA — Secco e muito salubre. Temp. med. — 20°,5.

PRODUCÇÃO — Marmore, calcareos; cebolas, batatas, canna, milho, arroz, feijão; café (322.000 pés); criação de gado; cortume, serrarias, fabricas de tecidos e engenhos de assucar. Exporta fumos, tecidos, cal, couros, batatas, amendoim, fubá, toucinho, carnes, aguardente, assucar, algodão, café, etc. Preço das terras: 40$000 o hectare.

VIAÇÃO — Além da Central, o municipio é servido por estradas carroçaveis que o ligam aos municipios visinhos e que ligam tambem a séde municipal aos districtos e respectivas povoações. Já está em trafego a estrada de automoveis entre Pedro Leopoldo e Bello Horizonte, passando por Campanhã e Neves; esta mesma estrada dirige-se, na direcção norte, para o districto de Baldim, do municipio de Santa Luzia.

Pedro Leopoldo possue, como se disse, no perimetro urbano da séde, uma linha de bondes de tracção animal.

* * *

Depois de atravessadas as pontes do Urubú (k. 651.207), de 16^{m},00, e da Floresta (k. 655.888), de 12^{m},00, surge, no alto da colina, á direita, rodeando a igreja de gracioso estylo e entre touças de frondoso arvoredo, que lhe dão risonho aspecto, a povoação de

Mattosinhos — K. 658.460

Primitiva "Paz". Tomou o nome da povoação que lhe fica mil metros a sudoéste, sobre alegre colina e que constitue séde de districto, cuja população é de 7.951 h. (***).

(*) Aproveitada pela Companhia Lanificio Pery-Pery.

(**) Aproveitada parcialmente pela Companhia Cedro e Cachoeira.

(***) O Dr. Lassance Cunha, chefe da Construcção, tinha escolhido o nome "Paz" para a estação, em homenagem á pacificação do Rio Grande, que se acabava de firmar.

E mandou inscreve-lo no logar apropriado.

Na manhã seguinte, porém, aquelle nome estava apagado por borrões de uma tinta... pouco cheirosa e em seu logar, expressivos, imperiosos, liam-se os seguintes dizeres: "Mattosinho é que nóis qué".

A outros tres mil metros da povoação fica situada a gruta do Bomjardim.

A estação serve tambem ao districto de Fidalgo (*), 15 k. á nordéste e em cujo territorio estão situadas as grutas do Sumidouro, á margem do Rio das Velhas, e a de Lapinha, de espaçosas galerias; ahi fica tambem a lagôa do Sumidouro, de grandes dimensões, mas que secca periodicamente.

A' margem desta lagôa estabeleceu Fernão Dias Paes Leme o arraial de S. João do Sumidouro, o terceiro dos arraiaes fundados em Minas. Ahi tambem, como os velhos troncos que resistem ao ataque violento do raio, mas abatem-se lurados pela acção insolita do microbio, tombou para sempre (maio de 1781), victima dos miasmas apanhados nas cãs do Guaicuhy, quando de volta das margens da lagôa Vupabussú (o anhelado e fertil jazigo das esmeraldas preciosas), o grande sertanista a quem Minas deve os primeiros lares da sua civilização.

Entretanto, o que o intimorato bandeirante, o teimoso sonhador, não poude descobrir, foi encontrado, em 1921, na fazenda denominada Sete Cachoeiras, municipio de Ferros, onde existe importante jazida, estudada e descripta pelo Dr. Alvaro da Silveira (**).

Perypery — K. 660.414

Corrupç. de *piry* ou *piri*: o junco.

Serve á Fabrica de Tecidos Peripery.

Logo ao partir da estação, é atravessada a ponte do Peripery (21^m,60). Prosegue o trem; ao longe, qual nimbus carregado, apparece a silhueta azul da serra do Salta Ginete.

(*) O nome Fidalgo, dado modernamente ao antigo districto de Lapinha, perpetúa a lembrança da morte tragica (outubro de 1781) de D. Rodrigo Castel-Branco, Administrador Geral das Minas e fidalgo da casa real. O sitio em que se consummou a tragedia conserva o nome de "Alto do Fidalgo".

(**) Um trabalhador da fazenda Bom Socego, desse municipio, capinava um dia (novembro de 1921) pequena roça de milho, quando deu com a enxada em uma pedra cuja côr verde lhe chamou a attenção. Apanhou-a e levou-a em seguida á dona das terras. Esta, não attribuindo valor ao achado, guardou-o por curiosidade, vendendo-o mais tarde por 70$, no que pensou ter feito um alto negocio. A pedra era, entretanto, uma linda esmeralda de 470 grammas, tendo sido revendida por 30:000$. Actualmente é avaliada em 250:000$000.

Arco Verde — K. 668.071

Homenagem á S. Em. o Sr. D. Joaquim Arcoverde de Albuquerque Cavalcanti, o primeiro prelado sul-americano feito Cardeal.

Serve ao districto de Capim Branco (6 k. a oéste), em cujo territorio está situada a gruta da Forquilha.

Cerca de duzentos metros além da estação a linha transpõe a ponte da Forquilha, de 6^{m},00. Corre o trem; avista-se uma lagôa; estamos em

Prudente de Moraes — K. 672.000

Prudente José de Moraes e Barros, primeiro Presidente civil da Republica — 1894-1898.

"Cercado", era o primitivo nome da localidade.

A estação serve ao Campo de Sementes Sete Lagôas, pertencente ao Ministerio da Agricultura.

Partindo daqui e atravessada a ponte da Sorpreza (14^{m},00 -k. 673.080), passa a linha para o municipio de Sete Lagôas. Avistam-se lagôas; o trem transpõe ainda as pontes de Campo Alegre (8^{m},00 - k. 674.149) e Matadouro (24^{m},00 - k. 682.514), antes de chegar a

SETE LAGÔAS

Rio	684 k. 335
B. Horizonte..............	198 k. 368
Altitude	771 m. 236

Tira o nome das sete lagôas que contém o territorio do districto da séde municipal e das quaes duas (do Paulino e da Catharina), ficam dentro do perimetro urbano da cidade, que é poeticamente circumdada pelas de José Felix, da Bôa Vista, do Cercadinho, de João Baptista e da Chacara.

Sete Lagôas é séde da 10ª Inspectoria de Linha.

A cidade tem 3 avenidas, 59 ruas bem cuidadas, 7 travessas, 9 praças e 2.000 predios. Possue agua canalizada, luz e força electrica, bons predios, sobresahindo os do Grupo Escolar e do Hospital; tem 27 escolas primarias e uma escola profissional: tem ainda 2 jornaes, cinema e 2 institutos de assistencia. São em numero de 5 as suas egrejas.

E' cidade desde 30 de novembro de 1889 e séde de municipio desde 24 de novembro de 1867.

POPULAÇÃO — 40.974 h. — Da séde, 14.031.

SUPERFICIE — 1.640 km².

DISTRICTOS — Sete Lagôas; Inhaúma (14 k.); Jequitibá (42 k.); Buritys (18 k.) e Fortuna (30 k.).

Escala — 1:23,200

POVOAÇÕES — *Sete Lagôas*: Barreiro, 12 — Brejão, 6 — Machados, 12 — Paiol, 12 — Pedras, 12 — Tamanduá, 6. *Jequitibá*: Funil, 18 — Lagôa dos Veados, 3 — Nucleo João Pinheiro, 15 — Silva Xavier, 30. *Buritys*: Macacos, 4 — Palmital, 16. *Fortuna*: Retiro, 12 — S. José, 18 — Urucuia,

12. *Inhaúma*: Cachoeira de Macacos, 9 — Maias, 6 — Riacho de Areia, 3 — Varzea dos Cardosos, 3.

LIMITES — Santa Quiteria, 47; Pedro Leopoldo, 30; Santa Luzia, 66; Curvello, 102; Paraopeba, 30; Pará, 81; Pequy, 51 e Pitanguy, 84.

RIOS — O das Velhas, o Paraopeba, os ribeirões Jequitibá, Macacos (que fórma a cachoeira de Macacos, de 12.000 cvs.) (*); S. João (que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 100 cvs.); Matadouro (que fórma as cachoeiras dos Olhos d'Agua e Itororó, de 500 e 40 cvs., respectivamente). Além destes, regam o municipio muitos outros cursos dagua que vertem para o Paraopeba e para o Rio das Velhas.

SERRAS — A da Ranhosa e a do Cruzeiro.

CLIMA — E' um dos melhores climas atravessados pela Linha do Centro; muito secco, muito ameno, o clima de Sete Lagôas é reconhecidamente salubre. Temp. med. 20°,9.

PRODUCÇÃO — Jazidas abundantes de crystaes e marmore (**), de kaolim, salitre, manganez, mica, chumbo, cobre e calcareos. Canna, arroz, algodão, cebolas, batatas. Fazendas, 191. Possue industria pastoril (27.000 cabeças de gado), fabrica de tecidos e engenhos de assucar. Exporta amendoim, cóla, toucinho, sóla, pedra, couros, batatas, fumo, lacticinios, cal, etc. Preço das terras: 38$, o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é servido pela Central e possue 540 k. de estradas de rodagem, dos quaes 220 podem ser transitados por carros.

* * *

Logo ao sahir da cidade vem-se, á direita, campos cultivados e uma lagôa de pequenas proporções; o trem percorre um terreno vermelho, argilloso, e collêia por entre montes abaulados, cobertos de *cerrados*; a vegetação é densa, ao longe; pequiás, sucupiras, jatobás, aroeiras. Aroeira — *schinus gigans* — cujos troncos, resistentes como o ferro, forneceram a madeira para o assentamento da linha e para as obras d'arte provisorias.

(*) Aproveitada pela Companhia Cachoeira de Macacos.

(**) A 24 kms. da cidade estão situadas, á flôr do sólo, jazidas que poderão fornecer marmore durante 100 annos, por mais intenso que seja o fornecimento daquelle material. Essas jazidas, que possuem marmores de todas as côres, pertencem aos Irmãos Simões & Cia.

Transposta a ponte do Palmital (k. 691.682), de 15m,00, chega o trem a

Wenceslau Braz — K. 692.975

Wenceslau Braz Pereira Gomes, Presidente da Republica no quatriennio 1914-1918.

A estação serve ao Nucleo Colonial Wenceslau Braz, que occupa as terras da antiga fazenda da "Primavera". Serve tambem á Estação Experimental de Algodão, pertencente ao Ministerio da Agricultura.

Tomando a direcção norte e transpostas as pontes de Barreirinho (24m,00 - k. 695.238), Bôa Esperança (24m,00 - 696.915), Espigão (20m,00 - k. 702.837), Pratinha (14m,00 - k. 703.110) e Paiol (16m,00 - k. 703.508), o trem chega a

Silva Xavier — K. 705.279

Joaquim José da Silva Xavier, o proto-martyr da Independencia Nacional.

A localidade tinha o nome de Cascudos, ao tempo da construcção da linha.

Serve ao Nucleo Colonial João Pinheiro, situado nas terras da antiga fazenda "Ponte Nova" e que dista 15 k. da estação; e ao Patronato Pereira Lima, que fica um pouco além. Serve tambem ao districto de Jequitibá, cuja séde está situada 30 k. a nordéste, nas margens do Rio das Velhas.

Ao centro da povoação de Jequitibá fica a lagôa do mesmo nome, que tem 1.500 mts. de circumferencia; o districto possue mais tres lagôas.

Atravessada a ponte do Cascudo (k. 706.015), de 42m,00, entra o trem no municipio de Paraopeba; e prosegue por entre os montes do espigão elevado. Ao longe, á direita, começa a apparecer a fimbria azulada da serra do Cipó; caminha o trem, rodeando as *meias laranjas*; estamos no dorso da serra do Tombador; o horizonte (k. 710.000) é empolgante.

Carvalho de Almeida — K. 714.330

Engº. José Carvalho de Almeida, Sub-Director da 6ª Divisão Provisoria.

Para não fugir á regra, quasi geral, da periodica mudança de nome que soffrem as estações da Estrada, mudou tambem de nome, recentemente, a primitiva Tabócas — *ta-boc* ou *ta-bog*; haste furada ou fendida, tronco ôco (*Arundo Bambusa*).

Serve á povoação de Tabócas, á direita da linha, ás fabricas de tecidos Cedro e S. Vicente e está ligada á séde do municipio por bôa estrada de automoveis, de 24 kms.

Prosegue o trem através dos *cerrados*; no k. 715.111, passa a ponte de Tabócas, de 42^m,00; o olhar perde-se pelas campinas desertas; descortina-se, ao longe, toda a serra do Cipó; no k. 724.279, ponte do Catharino, de 12^m,00; no k. 725.533, ponte do Mello, de 27^m,00.

Araçá — K. 728.546

Primitiva "Hospital". Araçá, myrtaceas do genero *Psidyum;* época do seu apparecimento.

Está localizada na séde do districto do mesmo nome (2.652 h.); se bem que pequena, a povoação prospéra a olhos vista; possue telephonia e está ligada por excellente estrada de automoveis, de 22 kms., recentemente inaugurada, á séde do respectivo municipio que é

PARAOPEBA

Freguezia de N. S. do Carmo do Taboleiro Grande em 1840, villa e séde do municipio de Paraopeba, desde 30 de agosto de 1911.

Possue 1.500 predios, 15 escolas primarias, imprensa periodica, 2 institutos de assistencia, theatro e cinema.

ALTITUDE — 772 metros (*).

POPULAÇÃO — **18.331 h. — Da séde, 12.030.**

SUPERFICIE — 1.485 km².

DISTRICTOS — Paraopeba; Araçá (22 k.); Cordisburgo (27 k.).

POVOAÇÕES — *Paraopeba*: Caboclo, 12 — Cedro, 2 — Imbirussú, 15 — Mucambo, 4 — Retiro, 12 — Serrinha, 12. *Araçá*: Tabócas, 9. *Cordisburgo*: S. Thomé, 6.

LIMITES — Sete Lagôas, 30; Curvello, 72 e Pitanguy, 80.

RIOS — O Paraopeba, o Cedro, os ribeirões São Bento e Lontra; e o corrego da Onça que forma as cachoeiras Lagoinha (20 cvs.) e Onça (40).

SERRAS — Do Tombador, do Funil e do Lameirão.

CLIMA — Salubre. com a temperatura média de 20°,8.

PRODUCÇÃO — O territorio contém calcareos, salitre, kaolim e crystaes de rocha. Produz café (48.000 pés), canna,

(*) Araçá — 702^m,100.

milho, arroz, feijão, algodão e mandioca. A pecuaria é muito desenvolvida no municipio (24.900 cabeças de gado nos 237 estabelecimentos ruraes) e a sua industria é representada por fabricas de tecidos, de manteiga, de banha e de vinho. Exporta banha, doces, xarques, couros, amendoim, cebolas, algodão, café, etc. Preço das terras: 60$000 o hectare.

VIAÇÃO — Além da Central, que possue tres importantes estações no municipio, é este cortado por cerca de 180 kms. de estradas de rodagem, muitas apropriadas já ao transito de automoveis, sobresahindo entre estas a que liga a séde municipal á estação de Araçá.

* * *

Duzentos metros depois da estação é transposta a ponte do Araçá, de 12^m,00, tomando a linha, novamente, a direcção noroéste. O trem passa pelos ultimos contrafortes orientaes da serra da Jaboticaba. E, no amplo sertão, onde aquelles que amam a natureza dão largas ao pensamento e abandonam-se aos mais cariciosos devaneios, impassivel e veloz, de novo fende o trem o ar balsamizado das campinas infinitas.

Transpostas as pontes da Taboquinha (35^m,00 - k. 738.306) e da Quininha, (76^m,50 - k. 740.890), chega o trem a

Cordisburgo — K. 743.467

Cor, cordis, coração; *burgos*, cidade, villa.

Ultima estação do municipio de Paraopeba. Serve ao districto do mesmo nome (3.649 h.), em cuja séde está localizada; dista 27 k. da séde municipal.

Sôco do Côxo de Cima (*), era o antigo nome da localidade, creada povoação pelo Pe. João de Santo Antonio. O Sagrado Coração de Jesus, invocado em uma de suas egrejas, deu-lhe o nome actual.

O sitio é agradavel e pittoresco. A povoação tem cerca de 900 casas e a sua população orça por 3.000 h.

A estação serve á povoação de S. Thomé, que dista 6 kms.

A outros 6 kms. á esquerda, está situada a bellissima gruta de Maquiné, celebre pelas pesquizas e descobertas archeologicas feitas em seu interior pelo Dr. Lund.

Maquiné é uma caverna magestosa, adornada de todos os primores que em combinações de stalactites e stalagmites se podem imaginar.

(*) Chamou-se tambem Vista Alegre.

Castello de Fadas, no dizer do sabio Lund, a sumptuosa gruta é uma estupenda obra dos caprichos da natureza e que pede meças a todas ás obras d'arte engendradas pela sciencia do homem vaidoso.

Quinhentos metros depois de Cordisburgo o trem passa pela ponte do Onça, de 22^{m},00, entrando no municipio de Curvello.

Tres kilometros além da estação, á uma curva da linha, apparece, em plano inferior, todo o pittoresco panorama da linda povoação, com as suas igrejas muito brancas, como se fossem caiadas naquella manhã.

Pela ponte do Clementino, de 20^{m},00, (k. 751.210) passa o trem sobre o ribeirão Luis Pereira.

A região agora atravessada é, typicamente, um pedaço do sertão do Norte. Planicies extensas, com depressões em que se formam lagôas. O solo é impermeavel e forrado de uma camada de pedra; as arvores, baixas, esgalhadas e tortas, resentem-se da ingratidão do terreno.

Maquiné — K. 764.077

Tira o nome da gruta celebre a que já alludimos.

Cento e oitenta metros depois da estação o trem corta o ribeirão Maquiné pela ponte do mesmo nome, de 42^{m},00; continuam as planices; o trem atravessa a ponte de Pindahyba, (30^{m},00 - k. 769.140) sobre o ribeirão do mesmo nome; e seiscentos metros após chega a

Mascarenhas — K. 769.741

A antiga "Riacho Fundo", depois "Pindahyba", tomou posteriormente o nome de uma tradicional familia mineira, de que alguns membros, grandes industriaes, fundaram as primeiras fabricas de tecidos do Estado de Minas.

Serve ao districto de Almas (a oéste); e ao de Santo Antonio da Lagôa, (21 k. a léste) em cujo territorio estão situadas a Lagôa Grande, com 4 k. de circumferencia e a Gruta de Maquiné. A Fabrica de Tecidos São Sebastião, situada ás margens do Paraopeba, 30 k. a oéste, serve-se tambem desta estação.

Marcha o trem; a paizagem não muda; o riacho Fundo é transposto pela ponte do mesmo nome, de 37^{m},50; tresentos metros além, fica a estação

Gustavo da Silveira — K. 787.117

Engº. Gustavo Adolpho da Silveira, Director da Estrada de 1900 a 1903.

Gamelleira, era o primitivo nome da localidade.

Serve ao districto de Cedro, a que está ligada por estrada de automovel.

Depois da estação o trem corta o corrego do Faneco (k. 787.810) pela ponte do mesmo nome, de 31^{m},00 e atravessa ainda a ponte do k. 789.915, de 10^{m},00; o terreno agora é schistoso e a vegetação ainda de pequeno pórte. Já se avistam, ao longe, as torres da matriz de

CURVELLO

Rio	797 k. 297
B. Horizonte................	221 k. 330
Altitude	632 m. 000

Deve o nome ao seu fundador, o açoreano Antonio José da Silva Curvello.

Desde os principios do seculo XVIII já ahi existia a povoação de Santo Antonio da Estrada, que foi elevada á categoria de villa em 1831 e á de cidade em 15 de novembro de 1875.

A cidade é grande, com ruas largas e bons predios, que são 1.800. Tem 1 avenida, 29 ruas, 20 travessas e 5 praças. Das suas 13 egrejas destaca-se a velha matriz, situada em espaçoso largo. Curvello possue agua canalizada, illuminação electrica, telephonia, theatro, cinema, um posto meteorologico e uma agencia bancaria; tem 39 escolas primarias, 2 cursos secundarios, 1 escola profissional, 6 jornaes periodicos, 2 institutos de assistencia, Escola Normal.

HOTEIS — *Hotel Rio de Janeiro*.

POPULAÇÃO — 83.452 h. — Da séde, 16.593.

SUPERFICIE — 8.847 km^{2}.

DISTRICTOS — Curvello; Morro da Garça (30 k.); Silva Jardim (42 k.); Piedade do Bagre (61 k.); Trahiras (72 k.); Paraúna (61 k.); Santa Rita do Cedro (46 k.); Santo Antonio da Lagôa (58 k.); Ypiranga (18 k.) e Almas (60 k.).

POVOAÇÕES — *Curvello*: Cannabrava, 30 — Gustavo da Silveira, 9 — Mascarenhas, 30 — Melleiro, 30 — Sacco Redondo, 9. *Morro da Garça*: Arrepiado, 3 — Osorio de Almeida, 18. *Silva Jardim*: Estiva, 12. *Piedade do Bagre*: Bairro Alto, 18 — Burity Comprido, 30. *Trahiras*: Santa Barbara, 36. *Paraùna*: Jatahy, 15. *Santa Rita do Cedro*: Jatahy, 12 — Sacco Novo, 20. *Santo Antonio da Lagôa*: Barra de Luis Pereira, 24 — Lages, 12 — Maquiné, 21. *Ypi-*

ranga: Jaboticabas, 6. *Almas*: Buritys, 12 — Jacaré, 9 — S. Sebastião, 9 — Tapera, 18.

LIMITES — Pitanguy, 132; Paraopeba, 72; Sete Lagôas, 102; Conceição, 160; Santa Luzia, 168; Diamantina, 138; Corintho, 50; Abaeté, 150.

RIOS — O das Velhas, o Paraopeba, (que forma as cachoeiras do Cáes, do Chôro e dos Cavallos, de 3.200, 2.000 e 2.000 cvs., respectivamente); o rio Bicudo (que forma a cachoeira do mesmo nome, de 300 cvs.); os ribeirões Luis Pereira; Maquiné Grande, (com a cachoeira do mesmo nome, de 60 cvs.); Picão, (com a cachoeira do Cortume, de 40 cvs.); Santo Antonio, (com a cachoeira da Fabrica, de 200 cvs.), Lavado (com a cachoeira do mesmo nome, de 165 cvs.); Rio de Janeiro (com a cachoeira Váu do Cigarro, de 160 cvs.); do Boi, (com a cachoeira do mesmo nome, de 50 cvs.); os rios da Onça (com as cachoeiras da Onça, da Lagoinha e da Bagagem, de 20, 40 e 28 cvs., respectivamente) e Paraúna (com a cachoeira do mesmo nome, de 100 cvs.); e muitos outros ribeirões e corregos.

SERRAS — Da Via Sacra, da Prata, do Piancó, da Extrema, do Salta Ginete e do Guiné.

CLIMA — Bom e ameno; temperatura média, 19°,8.

PRODUCÇÃO — O municipio é rico em calcareos, salitre, titanio e pastagens. Produz algodão, milho, arroz e feijão, e conta 861 estabelecimentos ruraes. Tem desenvolvida industria pastoril (cerca de 145.000 cabeças de gado). Xarque, tecidos, oleo de algodão, constituem as riquezas industriaes. Exporta sabão, rapaduras, farello, carros, lacticinios, cimento, madeiras, café, etc.

VIAÇÃO — Além da Central, que o atravessa de sul a norte, possue o municipio cerca de 800 k. de estradas de rodagem, dos quaes 600 transitaveis por carros. Assim, todos os seus districtos estão ligados á séde municipal e aos municipios visinhos, sendo que largos trechos dessas estradas estão já adaptadas ao transito de automoveis. (*)

* * *

Tomando de novo a direcção norte ao sahir de Curvello e correndo ao lado da encosta oriental da serra do Boiadeiro, segue o trem, vehiculo preexcellente das conquistas da civilização sobre a natureza bruta.

(*) Em construcção a estrada Curvello-B. Horizonte e o Campo de Aviação.

Ao longe, á esquerda, avista-se o Morro da Garça, em fórma de cone. No amplo tapete de relva um ou outro trecho de matta; o horizonte é largo; á direita, destacam-se as elevações da serra do Cabral.

Acolá, uma fita alaranjada corta a campina infindavel. E' o caminho dos tropeiros, desses pachorrentos sertanejos que marchando dias, semanas e mezes, acompanham, felizes e embalados em plangentes cantilenas, os *lótes* de muares conduzindo mercadorias.

Depois de atravessar a ponte de Santo Antonio, (k. 799.800) de 48^m,00, sobre o rio do mesmo nome, o trem córta ainda o corrego Santa Maria e chega a

Tamboril — K. 812.000

Primitiva "Picão". Deu-lhe o nome, provavelmente, o ***Enterolobium tamboril***, que avulta entre a vegetação local.

Partindo de Tamboril, o trem atravessa seiscentos metros além a ponte do Picão, de 30^m,93, no rio do mesmo nome.

E sobre os fios parallelos e argenteos, na linha bem cuidada, marcha, célere, até

Osorio de Almeida — K. 829.632

Primitiva "Cachopa". Engº. Gabriel Osorio de Almeida, Director da Estrada de 1903 a 1906.

Serve ao districto de Morro da Garça, 18 k. a oéste e onde está situada a Lagôa Assombrada, de grande belleza e profundidade; serve tambem ao districto de Silva Jardim, a léste.

Immediatamente após a estação entra o trem no municipio de Corintho.

A paizagem continúa inalteravel: largos horizontes, desertos e infinitos, trazendo ao espirito a impressão de uma vasta região inexplorada e em cujo seio virgem se occulta a forte seiva que para o futuro alimentará innumeraveis populações.

A' esquerda, a noroéste, corre a serra do Piancó.

CORINTHO

Rio	852 k. 175
B. Horizonte..............	276 k. 208
Altitude	607 m. 571

Primitiva "Curralinho", nome da povoação que ahi encontraram os trilhos da Central, quando da construcção da linha.

Fez-se villa e séde de municipio por lei de 7 de setembro de 1923, mudando então de nome (*). Preferiu, aos lindos nomes brasilicos, genuinamente nacionaes, o nome hellenico de Corintho. E' um amplo e activo nucleo de população que a elevará em breve á categoria de cidade.

Possue 1.100 predios, 10 escolas primarias, cinema; tem illuminação electrica fornecida por uma usina particular, situada a 3 kms. da villa.

Corintho é estação de entroncamento dos ramaes de Diamantina e Montes Claros e séde da 11ª Inspectoria de Linha.

POPULAÇÃO — 28.912 h. — Da séde, 6.834.

SUPERFICIE — 5.821 km².

DISTRICTOS — Corintho; Andrequicé; Santo Hyppolito; N. S. da Gloria; e Contria.

POVOAÇÕES — *Corintho*: Beltrão, 36. *Andrequicé*: Canindé, 24 — Forquilha, 36. *N. S. da Gloria*: Monjolos, 18 — Vallo Fundo, 24 — Caquende... — Salobro... etc.

LIMITES — Curvello, Diamantina, Pirapora, Tiros, Abaété.

RIOS — O das Velhas, o Pardo Pequeno (que fórma a cachoeira do Bueno, de 1.000 cvs.); o Pardo; o Curumatahy; o Paraúna (que forma as cachoeiras do Paraúna, de 17.906 cvs., da Capivara, 2.800 cvs. e da Boa Vista, de 5.000 cvs.); o ribeirão da Extrema (que forma a cachoeira dos Buracos, de 1.000 cvs.); os ribeirões Bicudo, Picão, o corrego Sant'Anna (que fórma a cachoeira Larga, de 200 cvs.); e muitos outros cursos d'agua.

SERRAS — Morro do Guará, Espigão de Corintho e serra do Espirito Santo.

CLIMA — Secco e salubre. Temp. média, 22°,0.

PRODUCÇÃO — O territorio contém salitre, calcareos e possue grandes pastagens. Produz milho, arroz, canna, batatas. O municipio conta varios engenhos de assucar e aguardente, exporta drogas, dôces, amendoim, fubá, legumes, couros, batatas, algodão, etc. Preço das terras: 25$000 o hectare.

VIAÇÃO — Partem de Corintho os ramaes de Diamantina e Montes Claros. O primeiro, tomando a direcção geral de

---

(*) A mudança do nome desta estação foge á regra alludida á pag. 162. Nomes ha, com effeito, cuja diffonia autoriza a troca, mórmente quando esta provém da vontade popular, como nos parece ter succedido no caso vertente.

léste, passa pelas povoações Conselheiro Matta e Guinda, chegando, com a extensão de 148 k. á cidade de Diamantina; o segundo toma a direcção nordéste, passa pela cidade de Bocayuva e chega, com a extensão de 264 k., á cidade de Montes Claros.

Além da Central é o municipio cortado, em todas as direcções, por estradas carroçaveis, permittindo, em certos trechos, o transito de automoveis.

* * *

Partindo de Corintho a linha toma a direcção noroéste, atravessa as pontes de Curralinho (6^m,00 - k. 852.846); do Carrapato (19^m,00 - k. 858.232); Sacco Estreito (20^m.00 - k. 860.213); do Bacopari (30^m,00 - k. 860.515), e chega a

Contria — K. 875.021

Contria, antiga fazenda, ora pertencente a Joaquim Amancio Ferro e situada nas proximidades da estação, a que transmittiu o nome; ao redor desta se constituiu a povoação de Contria, hoje séde do 5° Districto do municipio de Corintho (3.199 h.).

Ao partir da estação toma a linha novamente a direcção norte, desenvolvendo-se em grandes alinhamentos rectos até a ponte da Passagem Velha (43^m,50 - k. 884.230). Dahi, procura a vertente oriental do rio Bicudo (*), que no k. 891.208, é transposto pela ponte da Cancella, de 44,^{m}10; outra ponte, de 7^m,25 (k. 292.205), é atravessada; e transpondo ainda a ponte da Passagem da Onça (32^m,00 - k. 893.126) chega o trem a

Beltrão — K. 894.289

Engº. João da Cunha Beltrão de Araujo Pereira, Chefe da Construcção em 1891.

Tendo á esquerda as serras do Espirito Santo e do Pinhal, o trem marcha em direcção á margem do Rio das Velhas, que abandonára em Ribeirão da Matta.

Neste trecho encontram-se as pontes: Dr. Brandi, de 19^m,60, (k. 897.148); as tres pontes da Bocca da Matta, de 6^m,70, 11^m,30 e 11^m,30, respectivamente; a do Sucuriú, de 7^m,30; a do Lavado, de 52^m,20 (k. 907.422). Por esta ponte entra o trem no municipio de Pirapora.

(*) Fernando Bicudo de Andrade, em 1712, installou sua familia na região deste rio, que lhe herdou o nome.

Ha ainda as pontes de Buritys, de 28^m,60 (k. 911.320), a da Gamelleira (k. 913.664 - 7^m,00), e a do Riacho Secco, de 10^m,80 (k. 914.920) antes de chegar a

Lassance — K. 918.989

Engº. Ernesto Antonio Lassance Cunha, Chefe da Construcção em 1894.

Está situada na séde do districto do mesmo nome, que conta 5.600 h.

Sempre através da mesma natureza exuberante e formosa, tendo á esquerda a serra do Pinhal e á direita, ao longe, a do Cabral, prosegue o trem correndo nas proximidades da margem esquerda do Rio da Velhas.

São atravessadas as pontes de: S. Gonçalo (36^m,00 - k. 920.153), Taboquinhas (40^m,10 - k. 927.118), Pedra da Agostinha (28^m,30 - k. 930.634) e Salobro (27^m,00 - k. 935.496).

Porto Faria — K. 939.799

Tira o nome de pequeno arraial, situado ás margens do Rio das Velhas.

O nome primitivo da localidade (não da estação) era Cotovello.

Ao partir de Portto Faria, de novo a linha se afasta da margem do rio e tendo á esquerda a serra do Repartimento, transpõe o viaducto do Cotovello (k. 942.400 - 27^m,00) e as pontes: do Cotovello (28^m,00 - k. 942.686), Buritys Pequeno (25^m,00 - k. 946.596), Buritys Grande (43^m,30 - k. 949.847) e Pedras Grandes (55^m,20 - k. 956.720).

Varzea da Palma — K. 962.575

Varzea da Palma é uma planicie de 20 kms. de extensão.

Antigo rancho de tropeiros, hoje é um vasto celleiro agricola, de grande futuro industrial pelas enormes quédas d'agua que tem na sua visinhança.

Depois de Varzea da Palma, são atravessadas as seguintes pontes: Lameirão (25^m,00 - k. 964.721), Curumatahy (18^m,80 - k. 968.653), Riacho Dôce (32^m,00 - k. 972.574) e Almecêgas (11^m,40 - k. 974.462).

Buritys — K. 976.236

Corrupç. de *mbiriti*, nome de uma palmeira. (*Mauritia vinifera.*)

Transposta a ponte da Pedra da Brigida (37^m,50 - k. 978.827), vence o trem a garganta do Repartimento, da qual desce já em aguas do S. Francisco; pelas pontes: dos Ovos, Jaguará, Perfeito e Riachuelo, atravessa ainda alguns

pequenos tributarios deste rio, antes de chegar ás suas margens.

Aarão Reis — K. 987.810

Engº. Aarão Leal de Carvalho Reis, Director da Estrada de 1907 a 1910.

O primitivo edificio da estação ficava situado 200 metros além do actual.

Tomando agora a direcção noroéste, em breves minutos chega o trem a

PIRAPORA

Rio.	1.005 k. 940
B. Horizonte	429 k. 973
Altitude	472 m. 060

Pira-póra: logar do rio encachoeirado, onde o peixe salta ou pula (*).

Estamos á beira do São Francisco (**), um dos maiores rios do Brasil.

(*) Os peixes, em cardumes, sobem a cachoeira aos pulos; a quantidade delles é tal que as proprias lavadeiras, munidas de latas de gazolina, os apanham com a maior facilidade.

(**) Rio S. Francisco — Nasce na serra da Canastra, municipio de Piumhy (*pium*, o mosquito; *y*, rio), districto de S. Roque.

Com cerca de 3.000 k. de curso e nas direcções SO-NE, S-N, O-L e NO-SE, banha os Estados de Minas, Bahia, Pernambuco, Sergipe e Alagôas.

No Estado de Minas, o seu percurso é de 1.067 k., nos quaes atravessa os seguintes municipios: Piumhy, Formiga, Bambuhy, Santo Antonio do Monte, Bom Despacho, Indayá, Pitanguy, Abaeté, Paraopeba, Curvello, Corintho, Pirapora, S. Francisco, Brasilia e Januaria.

O rio S. Francisco, que logo ao sahir da serra da Canastra, forma a celebre cascata de Casca d'Anta (203 metros de altura), apresenta muitos saltos e cachoeiras, sendo as principaes: Pirapora, Váu, Sobradinho e Paulo Affonso, cuja quéda é de 80 mts. (A quéda do Niágara não excede de 50).

De Pirapora á cachoeira do Sobradinho ha 1.200 k. francamente navegaveis; é esta a secção livre do S. Francisco, que, com os affluentes que ahi vêm ter, fórma uma das mais notaveis rêdes de communicações interiores do Brasil.

A extensão total da rêde navegavel do rio attinge a 4.400 k. Além dessa amplissima rêde fluvial, ha a considerar que, para o S. Francisco, convergem as estradas de ferro Central, Oéste de Minas, Bahia ao S. Francisco, Recife ao S. Francisco, Petrolina a Therezina e Timbó a Propriá.

A sua largura média é de 1.000 mts. e a sua profundidade pouco excede de dois metros. Ha, entretanto, trechos com 7, 10, 15, 20 e 25 metros, como em Joazeiro, em Bôa Vista e no Ibó. Ha tambem

Villa em 1911, cidade em 1915, a antiga S. Gonçalo das Tabócas está destinada a ser um centro de grande importancia, dadas a sua posição geographica e a immensa riqueza da região. Em communicação com mais de 2.000 kms. de rios navegaveis, o seu commercio augmenta dia a dia.

A cidade possue illuminação e força electrica, abastecimento d'agua, telephonia, posto meteorologico, 7 escolas primarias, hospital, cinema, e conta 2.000 predios, 6 avenidas, 26 ruas, 2 travessas e 5 praças. Possue 1 egreja.

HOTEIS — *Hotel Internacional.*

---

trechos em que o rio attinge 3.000 metros de largura, coincidindo quasi sempre estes trechos com os sitios encachoeirados.

São innumeros os seus affluentes, quer na margem direita, quer na esquerda.

De Porto Real, no municipio de Formiga, até Pirapóra, na extensão de 467 kms., é navegado por barcos e canôas.

POPULAÇÃO — 24.744 h. — Da séde, 8.314.

SUPERFICIE — 14.770 km².

DISTRICTOS — Pirapóra: Lassance (86 k.); Burityzeiro (7 k.); Guaycuhy (30 k.).

POVOAÇÕES — *Pirapóra*: Varzea da Palma, 42. *Lassance*: Porto Faria, 21.

LIMITES — Tiros; Corintho, 153; Diamantina, 249; Bocayuva, 184; Inconfidencia, 120; Brasilia; São Romão, João Pinheiro, 190.

Navegação do S. Francisco — Vapor Wenceslau Braz

RIOS — O S. Francisco, com a cachoeira de Pirapóra, de 15.000 cvs., aproveitada pela Companhia Industria e Viação de Pirapóra; o Rio das Velhas; o do Cedro (com a cachoeira do mesmo nome, de 800 cvs.); o Jatobá (com a cachoeira do mesmo nome, de 1.227 cvs.); o Cotovello (com a cachoeira do mesmo nome, de 900 cvs.); o Tabócas, (com a cachoeira de S. Gonçalo, de 250 cvs.); o Lavado (com a cachoeira do mesmo nome, de 600 cvs.); o Jequetahy (com as cachoeiras do Cachoeirão e do Inahy, de 800 e 500 cvs., respectivamente); os ribeirões S. Francisco, Piedade, Pedras Grandes e muitos outros cursos d'agua, quer do valle do S. Francisco, quer do valle do Rio das Velhas.

SERRAS — Do Pinhal, do Repartimento, da Agua Fria e do Cabral.

BAHIA	Manga	428	1094
	Malhada	488	1039
	Carinhanha	486	1036
	Lapa	622	900
	Sitio do Matto	646	876
	Rio Branco	704	818
	Extrema do Urubú	728	794
	Bom Jardim	767	755
	Riacho das Canôas	852	670
	Morpará	879	668
	Barra	932	590
	Icatú	1002	530
	Chique-Chique	1011	511
	Marrecas	1048	474
	Bôa-Vista das Esteiras	1063	459
	Pilão Arcado	1103	429
	Remanso	1169	358
	Queimadas	1208	314
	Oliveira	1262	290
	Santa Sé	1269	253
	Casa Nova	1296	228
	Sant'Anna	1324	198
	Joazeiro	1371	151
	Curuçá	1488	34

MINAS	Extrema	[illegible]	[illegible]
	Gracinha	343	1591
	Barra do Rio Preto	354	1602
	Ponte Alta	395	1643
	Manga	435	1683
	Burity	443	1691
BAHIA	**No Rio Grande**		
	Boqueirão	1058	606
	Poço Redondo	1138	796
	Campo Largo	1164	822
	Porteiras	1190	848
	Santa Luzia	1210	868
	Barreiras	1283	941
	No Rio Preto		
	Santa Rita	1144	802
	Formosa	1253	911
	S. Marcello	1312	970
	No Rio Corrente		
	Porto Novo	730	960
	Santa Maria	772	1002

IMP. NACIONAL

VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

CLIMA — Temperado e salubre; temp. méd. — 23°,3.

PRODUCÇÃO — Calcareos, salitre, mattas, peixes, são as suas riquezas naturaes. Produz algodão, milho, canna, arroz, feijão e abobora e conta 297 fazendas. Tem industria pastoril (60.000 cabeças de gado), fabricas de conserva de peixe e engenhos para o beneficiamento do algodão e do assucar. Exporta rapadura, polvilho, toucinho, cebolas, milho, arroz, feijão, xarque, couros, lacticinios, algodão, madeiras, café, etc. Preço das terras: 19$000 o hectare.

Ponte de Pirapóra

VIAÇÃO — Possue o municipio estradas carroçaveis que ligam os districtos entre si e á séde municipal. São, porém, seus principaes meios de transporte a Central do Brasil, que o liga á Capital Federal, e o S. Francisco, que o liga aos Estados da Bahia, Pernambuco, Alagôas e Sergipe. As communicações fluviaes são feitas pela "Navegação Mineira do S. Francisco", e pela "Empresa de Viação do S. Francisco". Os barcos da primeira navegam de Pirapóra a Lapa (rio S. Francisco) e de Barra do Paracatú á fóz do rio Escuro Grande (rio Paracatú); os vapores da segunda navegam no rio S. Francisco (de Pirapóra a Bôa Vista), e nos seus affluentes Corrente (da fóz á Santa Maria), Rio Grande, (da

fóz a Barreiras); e no Rio Preto, affluente do Rio Grande (da fóz a S. Marcello).

A viagem entre Pirapóra e Joazeiro, (1.368 k.), passando por 32 portos, leva oito dias na descida do rio e 12 na subida — periodo da cheia. No periodo da secca a viagem entre os dois portos extremos dura 11 dias na descida e 17 na subida.

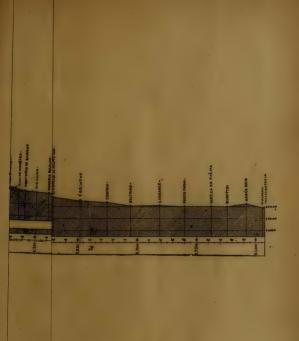
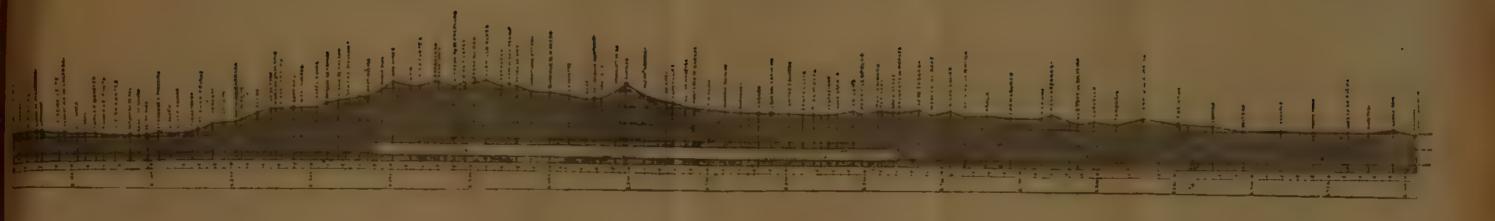
* * *

Depois de Pirapóra a linha toma a direcção oéste, atravessa a ponte do Riachinho (13^{m},15) e transpondo o São Francisco (um kilometro além da estação) pela ponte de Pirapóra, (694 mts.) sobre a cachoeira desse nome, chega á ultima estação da Linha do Centro:

Independencia — K.1.007.873

Inaugurada quando se celebrava o primeiro centenario da Independencia Nacional.

Liga a fertil região oéste S. Francisco, facilitando-lhe o transporte dos productos, ao grande emporio de Pirapóra e, portanto, ás capitaes do Estado e da Republica.

Aqui, onde já se não ouvem os berros da sucury despertando do somno lethargico, nem os uivos entrecortados da onça abrigada na lapa, mas ouve-se o ribombo das aguas que estuam, rolando formidavelmente em fragorosa cachoeira; aqui, onde o sol — que parece mais ardente — mais limpida torna a coloração de liquida saphira das aguas serenadas depois do salto gigantesco; aqui, onde a luz talvez mais intensa, das estrellas talvez mais numerosas, scintilla com mais doce efficiencia; aqui, onde a vastidão deste scenario e a imponencia deste rio dão a visão sumptuosa da grandeza do Brasil, termina a Linha do Centro.

DO S. FRANCISCO A' AMAZONIA

Pelos estudos procedidos sob a direcção do Dr. Paulo de Frontin, quando director da Estrada, vê-se que o prolongamento da Linha do Centro até Belém, obra de inadiavel necessidade para a economia brasileira, não é nenhum "bicho de sete cabeças".

A parte mais difficil da linha está construida: do Rio a Independencia.

D'ahi a Belém, o trecho mais custoso (e relativamente pequeno), é o que vae de Independencia ao divisor das aguas do S. Francisco e do Tocantins (k. 1.434 - cóta 900).

Nesse trecho terão que ser atravessados: o Paracatú (ponte de 300 metros); o Somno (ponte de 170 metros); e o Paranã (ponte de 60 metros). Na subida da serra terá que ser construido um viaducto de 120 metros de vão e 30 de altura; e na descida, outro com 140 de vão e 50 de altura. Na descida do Paranã e na serra do Jatobá serão construidos dois tunneis de 160 e 140 metros, respectivamente.

A obra mais importante nesse trecho é a ponte do Paracatú. Mas a travessia do Paracatú não póde apavorar a quem já transpoz o S. Francisco.

Do divisor acima citado a linha acompanha todo o curso do Paranã (na extensão de cerca de 600 kilometros) até o kilometro 2.020, em cujas immediações fica situada a fóz do mencionado rio.

Dahi segue, pela direita do Tocantins, até a cidade de Imperatriz (k. 2.900).

Rumando então para o norte, transpõe, na cóta 264, a serra do Gurupy, por meio de um tunnel (k. 2.939); depois apanha o valle do Cajuapara, transpõe o Gurupy, contorna as cabeceiras do Candirú, que é por fim transposto, e seguindo o valle do Anajaz, até alcançar o do Capim, prin-

cipal formador do Guajará, desce pela direita deste rio até a cidade de Belém.

Nesse trecho as obras principaes são: ponte de 150 metros, sobre o rio Palma; ponte de 100 metros sobre o rio Manoel Alves da Natividade; ponte de 200 metros sobre o rio do Somno; ponte de 150 metros sobre o rio Manoel Alves Grande; ponte de 330 metros sobre o Guamá, tendo um vão movel; pontes de 50 metros sobre os rios Inhangapy, Arraias, Lageado e Itaneiras; ponte de 25 metros sobre o Pitanga Grande e tunnel na serra do Gurupy.

Como se vê, quasi toda a linha acompanha o traçado natural indicado pelo curso de grandes rios e numa região sem montanhas. Depois de transposto o planalto central, (divisor das aguas do S. Francisco e do Tocantins) a linha se desenvolve quasi que horizontalmente até o fim.

A Rio-Belém tem um terço construido e dois terços de linha projectada, definitivamente estudada, com o seu orçamento organizado e a sua planta figurando elegantemente no relatorio do anno de 1917.

Confiemos, pois. Em futuro que não poderá estar muito afastado, os 2.547 k., que medeiam entre a ponta dos trilhos e a cidade de Belém, no Pará, estarão cobertos pelos dois fios de aço que encurtam as distancias e solidificam a integridade politica das nações de territorio vasto.

E entre silvos sonoros e victoriosos, a alegre locomotiva irá buscar em tres dias os nossos irmãos do norte, que hoje levam 15, a chegar á capital do seu paiz.

LINHA DO PARAOPEBA

A linha do Paraopeba, parte integrante da Linha do Centro, desenvolve-se, na sua maior extensão, pelo valle do rio que lhe dá o nome. Sahindo de

Joaquim Murtinho — K. 477.823

e tomando a direcção noroéste, a linha (bitola de 1^m,60) atravessa logo depois da estação o rio Bananeiras, pela ponte do mesmo nome de 21^m,40 (k. 478.059) e acompanha o curso do rio Maranhão, formado pela confluencia dos rios Santo Antonio e Bananeiras.

São transpostos os pontilhões: do Galdino (k. 479.296); do Cardoso (k. 479.751); do Ismael, (k. 480.696); do Americo, (k. 483.112) e do Daniel (k. 484.295).

No k. 486.286 passa o trem pelo viaducto de Congonhas, de 23^m,60, sobre uma rua da velha e tradicional

Congonhas do Campo — K. 486.421

Corrupç. de *congõi,* o que sustenta, a herva matte, (*Luxemburgia polyandria*) (*).

Era um dos *pousos* ou *ranchos* do Caminho Novo.

Congonhas é um velho arraial que occupa dous arredondados outeiros *vis* a *vis* um do outro e entre os quaes fica a estação da Central.

No seu vasto e antigo casario habitam cerca de 3.500 pessoas (a população do districto é de 4.650 hs.). O arraial possue muitas e grandes egrejas, algumas de valor architectonico (**) bem apreciavel.

(*) *Caha,* matto; *nhonha,* sumido: o campo, segundo outros.

(**) Em uma das egrejas existem trabalhos do celebre esculptor ouropretano Antonio Francisco Lisbôa (1730-1814), o Aleijadinho, que ahi esculpiu, a partir dos 61 annos, as 12 estatuas dos prophetas e as sessenta e seis estatuas dos Passos da Paixão.

São conhecidas as romarias que ahi se fazem nos mezes de agosto e setembro, romarias que attrahem devotos e *farristas* dos pontos mais extremos do paiz e até do estrangeiro.

A estação serve á povoação de Pires (15 k.).

A 18 kms. da estação encontram-se as aguas medicinaes da serra da Bôa Morte. O districto é rico em jazidas de ferro, sobresahindo entre ellas a jazida Casa de Pedra, para cuja ligação com a Central já foram feitos os estudos de uma linha ferrea.

Tresentos e cincoenta metros além de Congonhas a linha transpõe o Maranhão, pela ponte do mesmo nome, de 35^m,50; e tomando a direcção oéste, vae seguindo a margem direita desse rio.

São transpostos os pontilhões: do Figueiredo (7^m,20-k. 489.862); Represado (11^m,60-k. 494.443); Carvalho (k. 495.767); dos Coelhos (k. 496.780).

No k. 497.602 é atravessada a ponte de Palmeiras, de 42^m,00, chegando o trem pouco depois a

Caetano Lopes — K. 498.550

Chamava-se Raposo, a localidade. Caetano Lopes Junior, Engenheiro Residente do ramal de Ouro Preto e cumulativamente o Chefe da Construcção do trecho de Joaquim Murtinho a Camapuam e do de Ouro Preto a Marianna. Em virtude dos serviços prestados por esse engenheiro, o Dr. Paulo de Frontin, então Director da Estrada, ordenou que a estação se inaugurasse com o nome de "Engº. Caetano Lopes". Foi Director da Estrada em 1922. Durante a Revolução de 1930, assumiu a direcção da Central em Bello Horizonte, administrando, a partir de Bemfica, todas as linhas mineiras da mesma (quasi dois terços da extensão total da Estrada). Victoriosa a Revolução, veiu assumir, no Rio, a direcção geral da Estrada, em 5 de novembro do referido anno, nella se conservando até 9 de dezembro seguinte. E' hoje o Chefe da 1ª Divisão da Central.

A estação serve ao districto de S. Braz do Suassuhy.

De Caetano Lopes segue a linha já novamente na direcção noroéste; e depois de passar pelo pontilhão C. Ribeiro (k. 499.324), transpõe a ponte do Suassuhy, de 85^m,80 (k. 502.245) e córta pela primeira vez o Paraopeba na ponte do mesmo nome, de 42^m,00 (k. 502.715), entrando no municipio de Entre Rios.

Acompanhando a margem esquerda do Paraopeba, de aguas limpidas e razas, marcha o trem. Dentro em pouco surge aos olhos do passageiro o "Salto do Paraopeba",

apreciavel cachoeira com a potencia de 10.000 cvs. E' transposta a ponte do Camapuam (32m,40 - k. 503.924), depois da qual chega o trem a

João Ribeiro — K. 504.180

Primitiva "Camapuam" (*) Dr. João Ribeiro de Oliveira e Souza, Ministro da Fazenda e fundador do Banco Mercantil.

Não escapou tambem á regra alludida á pag. 162. Chamava-se Camapuam até bem pouco. Mas o nome não servia: era lindo, brasileiro, provindo da lingua aborigene, designava por certo a natureza, accidente ou historia da região; era euphonico e tradicional; caracterizava a nossa nacionalidade; a sua origem remontava aos proprios começos da nossa historia de nação independente.

Por isso, a pennada ministerial, golpeando insolitamente tradições veneraveis, rompendo com as leis do bom gosto, tropeçando por cima da vontade geral dos habitantes e... Considerando... resolveu mudar-lhe o nome... até ulterior Ministro.

A 18 kms. da estação e na altitude de 1.100 metros fica a jazida de ferro do Cocoruto, da firma A. Thun & Cia.

Como a precedente, a estação serve á cidade de Entre Rios, que lhe fica 20 k. a sudoéste e a qual é ligada por estrada de automovel. O transporte de passageiros é feito pela Companhia Viação Camapuam-Passa-Tempo.

ENTRE RIOS

Situada em uma colina que tem a fórma de amphitheatro; foi outr'ora o arraial de Brumado do Suassuhy. Villa em 1875, mudou de nome (a molestia não é só da Central) em 1878 e é cidade desde 5 de janeiro de 1880.

Tem 1.500 predios, 1 avenida, 6 ruas, 11 travessas e 3 praças. Possue abastecimento d'agua e illuminação electrica. Conta 4 egrejas, 24 escolas primarias, 1 hospital e nella está installado um posto meteorologico.

ALTITUDE — 938 mts. (**).

POPULAÇÃO — 37.596 h. — Da séde, 7.866.

SUPERFICIE — 1.974 km².

(*) *Cama-puam*: peitos redondos; proeminencias arredondadas em fórma de peitos.

(**) A estação "João Ribeiro" - 843m,862.

DISTRICTOS—Entre Rios; Serra de Camapuam (12 k.); S. Braz do Suassuhy (14 k.); S. Sebastião do Gil (24 k.); Desterro de Entre Rios (36 k.); Rio do Peixe (67 k.) e Lagôinha.

POVOAÇÕES — *Entre Rios*: Bom Jardim, 12 — Camapuam de Baixo, 20 — Camapuam de Cima, 12 — Castro, 9 — Cayuabas, 12 — Coqueiros, 12 (*) — Gambá de Baixo, 12 — Gambá de Cima, 12 — Pedra Branca, 18 — Pedra Negra, 12 — Santa Cruz, 24 — Sapé, 12 — Sitio, 15. *Serra*: Brumadinho, 12 — Catauá, 6 — Engenho, 3 — Madruga, 3 — Olhos d'Agua, 3 — Rua do Fogo, 6. *São Braz*: Açude, 3 — Barreira, 3 — Bento Quirino, 11 — Bôa Vista, 3 — Cachoeira, 7 — Caetano Lopes, 12 — Capão, 3 — Cavalhadas, 12 — Caxambú, 3 — Cocuruto, 12 — Cóva da Onça, 6 — Mamonas, 6 — Santa Quiteria, 9 — Serra da Caixeta, 9 — Vae-vem, 4. *S. Sebastião*: Aguiar, 9 — Barreado, 12 — Buraco da Pedra, 3 — Curral dos Nunes, 12 — Gil de Baixo, 2 — Gil de Cima, 3 — Jacarandá, 12 — Machado, 6 — Matador, 6 — Matto Dentro, 6 — Mattosinhos, 6 — Pedra de Cevar, 9 — Samambaia, 9. *Desterro de Entre Rios*: Agua Limpa, 9 — Agua Suja, 2 — Barro Branco, 6 — Barro Preto, 2 — Biquinhas, 15 — Brandão, 9 — Cachoeira, 1 — Cachoeirinha, 9 — Cajurú, 15 — Corisco, 9 — Cortume, 6 — Estivado, 6 — Guandú, 2 — Macacos, 5 — Mumbeca, 6 — Peixotos, 5 — Pereirinhas, 9 — Ponte Alta, 18 — Retiro, 12 — Rio dos Bois, 9 — Rio Vermelho, 7 — Serra, 6 — Serra de Neblina, 6 — Serrado, 6 — Trindade, 3. *Rio do Peixe*: Arcados, 6 — Bom Retiro, 30 — Cachoeira, 6 Caetanos, 15 — Colonia, 15 — Costas, 12 — Dornellas, 9 — Engenho, 3 — Geada, 18 — Joaquim Rodrigues, 7 — Lage, 7 — Manga Larga, 18 — Morro Queimado, 12 — Mosquito, 6 — Mundéos, 21 — Paciencia, 18 — Paracatú, 18 — Perobas, 18 — Prégos, 12 — Quilombo, 9 — Sampaio, 6 — Sobrado, 6 — Souza, 15 — Taquaral, 18 — Varzea da Ignez, 30. *Lagôinha*: Barra do Camapuam, 15 — Chacara, 9 — Machados, 3 e S. Matheus, 6.

LIMITES — Rezende Costa, 40; Lagôa Dourada, 34; Queluz, 42; Bomfim, 54; Itaúna, 93; Oliveira, 83 e Passa Tempo, 54.

RIOS — O Paraopeba (que fórma as cachoeiras do Salto e da Chacara, de 10 e 6 mil cvs., respectivamente);

(*) Celebre pelas romarias que ahi se fizeram, em 1931, em busca dos "milagres" de Manuelina de Jesus, a "Santa de Coqueiros".

o Camapuam, (que fórma a cachoeira da Usina, de 200 cvs.); o Brumado; o Pará (que fórma as cachoeiras dos Branquinhos e Dornellas, de 800 e 1.500 cvs., respectivamente); o ribeirão S. José (que fórma a cachoeira do Gordo, de 960 cvs.); e muitos outros pequenos cursos d'agua.

SERRAS — A de Santo Antonio, a do Camapuam, a de Santa Cruz, a do Esconço, que são ramificações da Cordilheira das Vertentes.

CLIMA — Muito ameno e salubre. Temp. méd. — 18°,2.

PRODUCÇÃO — O territorio do municipio é rico em ferro, manganez e bismutho, possuindo muitos cerrados, e pastagens. Produz milho, arroz, feijão, batatas; conta 173.300 cafeeiros. Tem grande criação de gado suino, vaccum e cavallar (62.000 cabeças nas 502 fazendas do municipio). As suas principaes industrias são a fabricação de lacticinios e da lenha. Exporta toucinho, milho, arroz, aguardente, lacticinios, batatas, carvão vegetal, madeiras, etc. Preço das terras: 75$000 o hectare.

VIAÇÃO — Possue o municipio algumas estradas já adaptadas ao transito de automoveis. Cerca de 500 k. de outras estradas percorrem-lhe o territorio, servindo entre si aos varios districtos e povoações.

* * *

No traçado de amplas curvas, por entre córtes e sobre aterros cuja viva côr avermelhada attesta a recente construcção do seu caminho, prosegue o trem. E depois de transpôr 3 pontilhões, chega a

Arrojado Lisbôa — K. 514.820

Primitiva "Serra da Moeda". Engº. Miguel Arrojado Ribeiro Lisbôa, Director da Estrada de 1914 a 1917.

A estação serve ao districto de Gil, do municipio em que nos achamos.

Continúa o trem na sua derrota, sempre á esquerda do Paraopeba, em cuja margem opposta fica o territorio do districto de Moeda (municipio de Bomfim).

Já á direita, para os lados do nordéste, quasi núa de vegetação, quasi geometrica, como se pelo seu dorso pardacento passasse, durante annos consecutivos, o gume desbastador das foices e o fio nivelador das enxadas, apparece a Serra da Moeda.

Do lado opposto, a sudoéste, é tambem vista a serra dos Bicudos. Surge a parada

Benjamin Jacob — K. 522.040

Surge, não é bem o termo; resurge. "Benjamin Jacob", com effeito, era o nome de uma parada do k. 618 da Linha do Centro. Durante varios annos desappareceu, sumiu, esteve no exilio. Deram-lhe, porém, amnistia (e não ha como regatear applausos ao autor da reparação) e elle voltou a figurar em uma parada cujo nome de origem era "Chacrinha". Mas era um duplicata (ha outras), porque a Estrada já tinha uma estação com esse nome. A substituição, portanto, não é condemnavel. O engenheiro Benjamin Jacob era Intendente da Estrada.

Depois de atravessar uma ponte de 8m,60 e de transpôr o ribeirão S. Matheus na ponte de Paivas, de 21m,56, (k. 527.737) entra o trem no municipio de Bomfim, cuja primeira estação é

Bello Valle — K. 530.034

Toma o nome do districto (3.280 h.) a que serve e em cuja séde está localizada.

Dando accesso á estação vê-se a ponte de cimento armado, sobre o Paraopeba, com 85 metros de extensão e 6m,20 de largura.

Bello Valle dista 34 kilometros da cidade de

BOMFIM

Villa em 1839 e cidade em 7 de outubro de 1860; fundada por Fernão Dias Paes Leme em 1674; foi o segundo arraial estabelecido em Minas pelo temerario povoador dos sertões de Cataguá; tinha o nome de Sant'Anna.

ALTITUDE — 937 metros. (*)

Tem 800 predios (**), 12 ruas, 19 travessas e 2 praças. Contam-se-lhe 5 egrejas.

E' provida de abastecimento d'agua, illuminação electrica, possue 36 escolas primarias, 1 curso secundario; tem 2 institutos de assistencia, 1 theatro e 1 cinema.

POPULAÇÃO — 41.600 h. — Da séde, 6.000.

SUPERFICIE — 1.229 km^2.

(*) Bello Valle - 797m,104.

(**) O districto de Piedade possue cerca de 1.100.

DISTRICTOS — Bomfim; Campo Alegre (9 k.); Rio Manso (13 k.); Dom Silverio (10 k.); Piedade dos Geraes (18 k.); Sant'Anna do Paraopeba (18 k.); Bello Valle (34 k.); Moeda (30 k.) e Brumadinho (26 k.).

POVOAÇÕES — *Bomfim*: Arouca, 12 — Bôa Sorte, 18 — Barreiros, 15 — Caetano José, 9 — Campinho, 3 — Campo do Guedes, 6 — Campo do Fernando, 5 — Cangalheiro, 10 — Engenho, 6 — Florentina, 3 — José Francisco, 12 — Juliões, 9 — Marinhos, 12 — Providencia, 20 — Ramos, 3 — Samambaia, 10 — Seio de Abrahão, 10 — Tapera, 4. *Campo Alegre*: Balsamo, 17 — Cachoeira, 9 — Christinos, 8 — Dumbá, 4 — Fundão, 9 — Grota do Valle, 11 — Jordão, 12 — Juliões, 10 — Lagôa, 15 — Lage, 15 — Macahubas de Baixo, 7 — Mattos, 8 — Mutuca, 19 — Paiol Novo, 17 — Palhano, 11 — Ribeiro, 10 — Suro, 3. *Rio Manso*: Areião, 2 — Bahú, 6 — Bernardas, 3 — Bom Jardim, 10 — Cachoeira dos Antunes, 6 — Campinho, 2 — Cruz das Almas, 12 — D'Outra Banda, 2 — Lamas, 6 — Pinguellas, 1 — Venda, 10. *Dom Silverio*: Barra, 12 — Bôa Vista, 6 — Bural, 12 — Cachoeira dos Amorins, 7 — Coqueiros, 9 — Corrêas, 10 — Costas, 6 — Campestre, 6 — Estrella do Oriente, 1 — Gambá de Cima, 3 — Camellas, 3 — Machados, 6 — Marimby, 10 — Parreiras, 7 — Peixoto, 10 — Sesmaria, 9 — Vieiras, 8. *Piedade dos Geraes*: Andrade, 5 — Borges, 9 — Cachoeira de Macahubas, 15 — Campo das Flores, 9 — Casa Branca, 7 — Caxambú, 7 — Curral dos Moreiras, 9 — Egyptos, 10 — Godinho, 8 — Grota da Lage, 12 — Lêiê, 5 — Manuel João, 7 — Medeiros, 6 — Medeiros de Baixo, 5 — Passa Sete, 12 — Retiro, 3 — Pedras, 12 — Samambaia, 10 — São Matheus, 15 — Truões, 12 — Virasol, 8. *Sant'Ana*: Costas, 5 — Lucas Moreira, 18 — Grota, 9 — Olaria, 9 — Palmital, 9 — Roças Novas, 9 — Salgado, 6. *Bello Valle*: Batatal, 6 — Bocca Calada, 12 — Borges, 4 — Cordeiros, 6 — José Pinto, 8 — Laranjeiras, 15 — Moreiras, 7 — Marinhos, 12 — Pedra, 10. *Moeda*: Barra — Bôa Esperança — Bôa Morte — Bôa Vista — Capão — Carioca — Chacara — Chacrinha — Costas — João Dantas — Moreira — Pintos. *Brumadinho*: Aguas Claras, 9 — Barra, 6 — Bomba, 3 — Itaguá, 3 — Corrêas, 8 — Funil, 9 — Nhô Tim, 3 — Serra da Conquista, 15 — Henriques, 6 — Matto Dentro, 9 — Soares, 6 — Ponte das Almorrheimas, 12.

LIMITES — Entre Rios, 54; Queluz, 90; Ouro Preto, 108; Itabirito; Nova Lima; Santa Quiteria, 60; Pará, 66 e Itaúna, 53.

RIOS — O Paraopeba, o Aguas Claras, o Samambaia, o Manso, os ribeirões Bôa Esperança, do Borges, dos Costas,

Marinho, Macahubas, o corrego Sesmaria, etc. Possue o municipio 28 cachoeiras das quaes as mais poderosas são as seguintes: Funil, (32.000 cvs.); Kaquente, (3.000); dos Juliões, (2.000); Preguiça, (1.800); dos Antunes, (1.800); da Tóca, (1.500); Agua Morta, (1.200) e do Cóta, (1.000).

SERRAS — A do Esconso, que constitue uma ramificação da serra das Vertentes.

CLIMA — E', como todos os climas do alto Paraopeba, muito ameno e recommendavel. Temperatura média, 18°,9.

PRODUCÇÃO — O territorio contém ferro (jazidas da Vargem, Marinho e Rocinha, avaliadas em 30.000.000 de toneladas) e manganez; e produz café, (1.441.000 pés) milho, arroz, feijão e mandioca; conta 807 fazendas. Ha desenvolvida industria pastoril (82.000 cabeças de gado) que se extende tambem á criação de gado cavallar. As suas industrias são ainda representadas por fabricas de lacticinios e engenhos de assucar e aguardente. Exporta fubá, ovos, carvão vegetal, milho, arroz, couros, lacticinios, fumo, café, etc. Preço das terras: 89$000 o hectare.

VIAÇÃO — Além da Central, que tem no municipio duas linhas sulcando-o em zonas differentes, existem cerca de 400 k. de estradas de rodagem, algumas adaptadas ao transito de automoveis.

* * *

De Bello Valle prosegue o trem, passando pelo estribo

Carioca — K.539.745

Cari-oca, a casa do branco.

Cortado pela segunda vez o Paraopeba, na ponte de Porto Alegre, (k. 541.140 - 52m,68), a linha segue em demanda do Tunnel da Fortaleza (k. 542.643 - 288m,90), depois do qual fica a estação

Moeda — K. 543.584

Toma o nome do districto cuja séde fica 7 kilometros a nordéste, (municipio de Itabirito), e dá o nome ao districto (municipio de Bomfim) em cuja séde está localizada (3.625 h.). (*)

(*) E' o antigo districto de Porto Alegre. A nova denominação decorreu implicitamente da Lei n. 1.035, de 20 de setembro de 1928, que transferiu a séde do districto para a povoação de Moeda.

Neste districto se acha a gruta da Calçada, na fazenda Bôa Esperança.

A estação serve ao districto de Sant'Anna e á povoação de Porto Alegre.

Logo depois de Moeda a linha córta o ribeirão Contendas e sulca o territorio do municipio de Itabirito, districto de S. José do Paraopeba.

Afastando-se agora do Paraopeba (que se dirige para oéste) o trem toma a direcção nordéste e attinge a estação

Marinhos — K. 553.618

O ribeirão Marinhos, em cuja margem esquerda está construida, deu o nome á estação.

Fica situada no municipio de Itabirito e serve ao districto de S. José do Paraopeba (a oéste) de que dista 3 k.

E' tambem a estação que mais proxima fica (12 k.) da séde do municipio de Bomfim.

Ao sahir da estação o trem transpõe o ribeirão Marinhos; e quinhentos metros além entra no Tunnel do Sapê, de 198^{m},90, depois do qual prosegue ainda, durante um breve trecho, na direcção nordéste; em frente se destaca o dorso elevado da serra do Curral.

Serra do Curral, serra do ouro, serra que abriga nos seus ultimos contrafortes orientaes, a mina que ha 100 annos produz ouro, ouro e mais ouro, levando a suppor que toda ella, no seu recondito amago, é uma inexhaurivel fonte de inegualavel riqueza.

Agora na direcção oéste, o trem corre em busca de

Mello Franco — K. 566.080

Primitiva "Aranha". Afranio de Mello Franco, politico mineiro, irmão de Affonso Arinos. Ministro da Viação ao tempo da construcção da linha e Ministro das Relações Exteriores do 2° Governo Provisorio da Republica.

Serve ao districto de Piedade do Paraopeba (municipio de Nova Lima), cuja séde fica situada 12 kms. a nordéste, e ao districto de Aranha (séde, 8 kms. á oéste), do municipio que vamos percorrendo.

Setecentos metros além da estação o trem transpõe a ponte da Piedade, de 11^{m},20, sobre o ribeirão do mesmo nome, depois da qual, já novamente na direcção noroéste, percorre uma nesga do municipio de Nova Lima, em cujo territorio fica a estação

Almorrheimas — K. 574.000

Toma o nome da ponte que lhe fica proxima.

Logo depois da estação, á esquerda, o passageiro lobriga a Jazida da Jangada, enorme massa de "itabirito", contendo mais de 70 % de ferro puro. E' um bloco de 1.360 mts. de altitude, com 40.000.000 de toneladas. (Calculo do engenheiro americano Grammer).

No k. 574.160, transpõe a ponte de Almorrheimas, de 31m,80, entrando mais uma vez no municipio de Bomfim, onde fica ainda a estação

Brumadinho — K. 579.380

Situada na povoação a que transmittiu o nome, e que passou a constituir séde do districto (3.450 hs.) de Brumadinho desde 1923; até então o districto chamava-se Conceição de Itaguá e tinha como séde a povoação desse nome, que fica 3 kms| a sudoéste; a séde do municipio, que dista 30 kms., está ligada á estação por excellente estrada de rodagem.

Depois de Brumadinho a linha toma a direcção geral de nordéste, direcção que não mais abandonará até o seu novo encontro com a linha que deixára em Joaquim Murtinho.

Assim é que, rumando na direcção referida e passada a ponte de Aguas Claras (k. 580.270 - 16m,55), e logo adeante a do Brumadinho (30m,00 - k. 581.900), o trem transpõe pela quarta e ultima vez o Paraopeba, na ponte do Funil, de 52m,10, e entra no municipio de Santa Quiteria, em cujo territorio ficam situadas as cinco seguintes estações:

Souza Noschese — K. 584.890

Toma o nome do proprietario da Usina Fecho do Funil, ahi situada, e que produz 10 toneladas diarias.

Fecho do Funil — K. 586.920

E' um toponymo tomado do funil que as serras ahi apresentam; não longe, fica situada, em territorio do municipio de Bomfim, a importante cachoeira Fecho do Funil, formada pelo Paraopeba.

A estação está localizada no districto de Capella Nova do Betim, cuja séde, 8 k. ao norte, é atravessada pela "Oéste de Minas"; a séde municipal fica 36 k. a noroéste.

Nas immediações desta estação existem duas furnas cujas entradas estão situadas alguns metros acima da margem direita do Paraopeba. Uma dellas passa por baixo do leito da Estrada.

A linha segue agora a direita do Paraopeba, dirigindo-se a

Jacaré — K. 592.038

Yacaré, jacaré (*Crocodilus sclerops*).

Depois de Jacaré o trem sobe pela margem esquerda do ribeirão do Capão.

Leprosario — K. 594.010

Serve ao Leprosario Santa Isabel.

No k. 595.800 é transposto o ribeirão do Capão, pela ponte do Garcia, de 11^{m},20.

Cortados ainda os corregos Campo Bello e Lambary, chega o trem a

Sarzedo — K. 601.273

Toma o nome do ribeirão que lhe fica nas proximidades. E' a ultima das cinco estações do municipio de

SANTA QUITERIA

Fundada pelos irmãos Coelho, paulistas, em 1675. E' villa e séde de municipio desde 16 de setembro de 1901.

Tem 1.500 predios, 15 ruas, 3 travessas e 5 praças. Conta 5 egrejas. Possue abastecimento d'agua, 13 escolas primarias e tem 1 theatro.

ALTITUDE — 703 metros (*).

POPULAÇÃO — 20.000 h. — Da séde, 11.220.

SUPERFICIE — 1.085 km².

DISTRICTOS — Santa Quiteria; Capella Nova (28 k.) e Betim.

POVOAÇÕES — *Santa Quiteria*: Bôa Vista, 6 — Campo Alegre, 3 — Caracóes, 9 — Estação Santa Quiteria, 21 — Estiva, 3 — Pereiras, 6 — S. José, 18 — Tijuco, 24 — Varzea do Bento da Costa, 9 — Volta, 18. *Capella Nova*: Bandeirinhas, 9 — Bom Jardim, 12 — Buraco, 12 — Capão, 12 — Charneca, 12 — Engenho Secco, 6 — Jacaré, 18 — Liberatos, 12 — Mesquita, 6 — Moreiras, 9 — Pimentas, 12 — Ponte Nova, 15.

LIMITES — Bomfim, 60; Nova Lima, 55; Contagem, 36; Pedro Leopoldo; Sete Lagôas, 47 e Pará, 40.

RIOS — O Paraopeba, (que fórma as cachoeiras Fecho do Funil e Paraopeba, de 8.000 e 12.000 cvs., respectiva-

(*) Fecho do Funil - 727^{m},441.

mente); o Aboboras; os ribeirões Betim, (que fórma a cachoeira de Capella Nova, de 5.000 cvs.), Grande, Serra Negra, Corações, Felippão, Formiga, Pequeno e muitos outros cursos d'agua. Quasi todos os ribeirões mencionados formam cachoeiras importantes e que poderão ser ainda aproveitadas para a producção de energia electrica.

SERRAS — A Negra e a do Ranhosa.

CLIMA — Salubre e temperado. Temp. méd. — 19°,8.

PRODUCÇÃO — Sólo fertil, possuindo jazidas de kaolim, mica, ferro, marmore, calcareos e grandes mattas. Produz milho, arroz, canna e mandioca. Conta 499 fazendas e 325.300 cafeeiros. Possue desenvolvida criação de gado (41.000 cabeças) incluindo o equino. Fabríca assucar e aguardente, sendo, porém, a sua principal industria a producção de energia electrica e a extracção de pedra para construcção. Exporta rapadura, toucinho, lenha, milho, arroz, feijão, assucar, cal, couros, tijolos, telhas, etc. Preço das terras: 75$. o hectare.

VIAÇÃO — Cortam o municipio, além da Central, cerca de 250 k. de estradas de rodagem, algumas já adaptadas ao transito de automoveis.

A "Oéste de Minas" passa tambem pelo territorio do municipio, cuja séde dista 21 k. da estação Santa Quiteria, daquella linha ferrea; uma bôa estrada de rodagem liga a villa á referida estação.

* * *

Deixando Sarzedo o trem córta o ribeirão deste nome e vae atravessar, no k. 602.860, a ponte do Engenho Secco, de 11^m,30, entrando no municipio de Contagem, onde a Central possue a estação

Ibiretê — K. 612.735

Ibira, páu, arvore; *tóro*, tronco; *etê*, grande, verdadeiro.
Está situada na séde do districto (2.445 h.) do mesmo nome (outr'ora Vargem da Pantana); a distancia á séde municipal, que fica a noroéste, é de 14 k.
Ibiretê serve a povoação da Onça, que dista 12 k. e que pertence ao mencionado municipio de

CONTAGEM

Fundada em 1725 e elevada a freguezia em 1854, tornando-se villa e séde de municipio em 30 de agosto de 1911.

Foi seu fundador o bahiano Sebastião Pereira de Aguiar, grande criador de gado e que tinha ahi as suas pastagens. No arraial eram contadas as rezes para effeito da taxa das entradas; d'ahi o nome de Contagem (*) dado á villa.

A sua situação, sobre morros, dá-lhe pittoresco aspecto.

Possue 1.000 predios, 15 ruas, 12 travessas, 8 praças. Tem 13 escolas primarias, 1 theatro e 1 egreja.

ALTITUDE — 826 mts. (**).

POPULAÇÃO — 11.209 h. — Da séde, 4.988.

SUPERFICIE — 604 km².

DISTRICTOS — Contagem; Campanhã (20 k.); Ibiretê (14 k.) e Neves.

POVOAÇÕES — *Contagem*: Imbirussú, 9 — Retiro, 12 — Sitio, 9. *Campanhã*: Feitaes, 9 — Olhos d'Agua, 10. *Ibiretê*: Jatobá, 6 — Onça, 12.

LIMITES — Nova Lima, 25; Bello Horizonte, 17; Santa Luzia, 36 e Santa Quiteria, 36

RIOS — Os ribeirões Pantana, Sarzedo, da Matta e os corregos Serrinha, Capão dos Porcos, Urubú e Taboões, todos elles formando quédas, das quaes a principal é a Cachoeira Santa Rosa, (550 cvs.) no ribeirão Pantana.

Ha no municipio quatro lagôas, uma dellas (Morro Preto) com 20.000 m².

SERRAS — A do Jabotá. O ponto culminante é o Morro dos Tres Irmãos, (1.733 mts.) na convergencia dos limites com Santa Quiteria e Nova Lima.

CLIMA — Ameno e saudavel; temperatura média: 20°,0.

PRODUCÇÃO — O sólo do municipio contém ouro, ferro, maganez e turfa. Produz milho, canna e possue 213 fazendas. As suas industrias são representadas por engenhos de aguardente e assucar e pela criação de gado vaccum e suino (18.000 cabeças). Exporta lenha, carvão vegetal, carnes preparadas, assucar, couros, farinha, madeiras e café. Preço das terras: 128$000 o hectare.

(*) Contagem eram tambem chamados os postos de fiscalização do contrabando do ouro. Seria antes um desses postos a actual villa?

(**) Ibireté - 882ᵐ,093.

VIAÇÃO — Cortam o municipio cerca de 220 k. de estradas de rodagem, algumas adaptadas já ao transito de automoveis. Além da Central, passa tambem pelo municipio a "Oéste de Minas". Contagem é servida por um ramal proprio, que parte da estação Bernardo Monteiro, desta ultima estrada.

* * *

Ao sahir de Ibiretê passa o trem sob uma ponte que liga as abas de pequeno corte e atravessa adeante o rio das Parcas, pela ponte do mesmo nome (14^{m},85 — k. 613.390). Novecentos metros além transpõe o Sarzedo, pela ponte do mesmo nome, de 11^{m},20. No k. 614.672 é cortado o corrego Serrinha, por uma ponte de 11^{m},20.

O trem arqueja vencendo a rampa exhaustiva do divisor das aguas da Paraopeba e do Rio das Velhas; por fim, attinge aquelle divisor na garganta do Novato, (na altitude de cerca de 1.000 mts.) onde é transposto o Tunnel de Jatobá, de 213^{m},70 (k. 619.155), entrando a linha do municipio de Bello Horizonte.

Seiscentos metros depois do tunnel, pára o trem na estação

Jatobá — K. 619.746

Corrupç. de *y-ata-obá*, o que tem dura a casca ou a superficie. (*Hymenacia coubaril*).

A estação está situada nas proximidades da povoação do mesmo nome, districto de Venda Nova, e serve á povoação tambem de igual nome, situada antes do tunnel e pertencente ao municipio de Contagem.

Descendo agora a vertente occidental da bacia do Rio das Velhas prosegue o trem; approximamo-nos da capital de Minas; no k. 623.522 é transposta a ponte de Arrudas, de 11^{m},55.

Além, apparece uma estação de pequenas proporções, mas de elegante construcção; é

Barreiro — K. 624.732

Tomou o nome da fazenda em cujas terras foi construida. Serve ao Nucleo Colonial "Vargem Grande".

Barreiro póde considerar-se já um suburbio da capital mineira.

Um proprio estadual bem localizado (*) e de elegante construcção, ergue-se, á direita, entre os alpendres verdes do denso arvoredo. E' o palacete que serve de residencia temporaria do Presidente do Estado. Uma centena de metros além da estação, é cruzada a explendida estrada de rodagem que conduz ao sobredito palacete.

O trem retoma a sua marcha; a um tiro de espingarda alli está á direita, a face verde negra da serra do Curral; é transposto o corrego Barreiro (k. 625.178-11^{m},50).

Rodeando outeiros e cortando pequenas varzeas, a linha se desenvolve pelo valle do ribeirão Arrudas; o terreno é argiloso. Outro tenue fio d'agua, o corrego Bom, é cortado.

Gamelleira — K. 633.094

Deu-lhe o nome uma vasta e secular gamelleira (*Ficus doliaria*) ahi encontrada ao tempo da construcção da linha.

O Instituto Profissional "João Pinheiro", installado na fazenda Gamelleira, é servido pela estação.

Estamos nos suburbios de uma das mais bellas cidades do paiz.

Cerca de seiscentos metros além da estação é transposta a ponte de Gamelleira, de 21^{m},40; augmenta o numero de casas, quasi todas novas, trazendo-nos a impressão de progresso recente; no k. 634.412, é atravessada a ponte de Calafate, de 11^{m},55, chegando o trem, pouco depois, a

Calafate — K. 636.170

Toma o nome do arrabalde da grande capital, no qual fica situada.

Transformam-se agora as impressões do passageiro; vasta, ampla, coberta de edificações modernas, vae surgindo a area da metropole; é transposta a ponte do Prado, de 16^{m},60 (k. 636.412); condensam-se as habitações que, á esquerda, demoram na colina acclive; á direita é o grandioso scenario de outra espaçosa colina coberta de elegantes construcções e traçada de largas e extensas ruas, onde se agita

(*) Para aproveitar as aguas do corrego Capão da Posse e garantir o abastecimento d'agua potavel á população da nova capital, quando essa população excedesse de 200.000 hs., o Dr. Aarão Reis adquiriu por 75:000$, do respectivo proprietario Sr. Manoel Pereira de Mello Vianna — com prévia autorização do governo — a Fazenda Barreiro.

uma população no afan legitimo de tornar a sua cidade, em futuro não remoto, uma das mais bellas metropoles sul americanas.

"Bello Horizonte" — Viaducto Tocantins

Badalando a sineta alegre, em marcha vagarosa, caminha agora o trem até parar na linda estação de

BELLO HORIZONTE

Rio	639 k. 954 (*)
B. Horizonte................	000 k. 000
Altitude	836 m. 466 (**)

O antigo arraial do Curral d'El-Rey, depois denominado Bello Horizonte, foi escolhido em 1893 para em seu territorio ser erguida a nova capital do Estado, a qual, uma vez construida, tomou o nome de — Minas, *tout court;* e de 1900 para cá passou a denominar-se Bello Horizonte.

(*) Pela linha de Itabirito, 604 k.653.

(**) O ponto mais elevado da cidade (Praça da Liberdade) está a 875 metros.

VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

Foi ao alvorecer do anno de 1700 que o fidalgo paulista Bartholomeu Bueno da Silva, estabeleceu-se em uma larga faixa de terra comprehendida entre os rios Pará e das Velhas. Mais tarde seu genro João Leite da Silva Ortiz installou-se em uma região a que deu o nome "Cercado",

Fazenda do Cercado — Berço de Curral d'El-Rey

região esta onde mais tarde se ergueu a cidade de Bello Horizonte. Em 1751 a fazenda Cercado passava ás mãos do alferes de dragões Antonio Teixeira Pinto. Já nessa epoca tinha a fazenda, e toda a área em redor, o nome de N. S. da Bôa Viagem do Curral d'El Rey. Por morte do alferes, seus bens foram levados á praça e arrematados por Antonio de Souza Guimarães, cuja descendencia habita ainda, no bairro do Calafate, uma casinha tosca (a fazenda "Cercado") que os mineiros devem respeitar e conservar como reliquia. Ha tambem ahi uma ermida de N. S. da Conceição, padroeira da familia Guimarães.

Vinha já do Imperio a idéa da transferencia da Capital de Minas para logar que melhor se prestasse ao proficuo desempenho da sua funcção.

Ouro Preto, pela sua situação topographica e geographica não podia mais preencher aquelle fim. A prosperidade crescente da Provincia, tendendo necessariamente a um crescimento de população, requeria sempre maiores com-

modidades, exigia progressivas condições de bem estar, impunha a necessidade de estabelecer e effectuar diversos serviços publicos, cujas condições technicas e economicas não se coadunavam com a natureza do terreno da velha cidade.

Além disso, era preciso collocar a capital em localidade que representasse uma distancia média entre os pontos extremos do vasto territorio.

Com o advento da Republica os mineiros incluiram na sua Constituição, promulgada a 15 de junho de 1931, o art. 13 das disposições transitorias, estabelecendo, em termos claros e precisos, a transferencia da Capital para uma localidade que devia ser designada por lei.

Não demorou a lei (28 de outubro do mesmo anno) que designava 5 localidades entre as quaes deveria ser escolhida a que melhor preenchesse as condições para estabelecimento da nova Capital; foram ellas: Juiz de Fóra, Barbacena, Varzea do Marçal, Bello Horizonte e Paraúna.

Sómente, porém, em 1893, sob o Governo Affonso Penna, foram approvadas as instrucções que deviam servir de guia á Commissão encarregada do estudo das cinco localidades indicadas.

"Bello Horizonte"

Os estudos preliminares comparativos, foram confiados ao Dr. Aarão de Carvalho Reis, cuja capacidade de trabalho e proficiencia technica já eram conhecidas do paiz.

No seu relatorio sobre os estudos feitos, o alludido profissional opinava pela construcção da nova cidade em Varzea do Marçal ou em Bello Horizonte, achando que ambas offereciam excellentes condições para o desenvolvimento de uma grande cidade.

Submettido esse estudo ao Congresso do Estado, reunido em Barbacena, foi afinal, a 17 de dezembro de 1893, promulgada a lei n. 3, addicional á Constituição do Estado, determinando, de modo expresso e definitivo, que no breve e improrogavel prazo de 4 annos fosse em *Bello Horizonte* erigida a nova Capital.

Para dirigir a Commissão encarregada dos respectivos trabalhos, foi ainda convidado o Dr. Aarão Reis.

Approvado em 14 de fevereiro de 1894 o Regulamento para a organização e funccionamento da Commissão Constructora, foram, em 1° de março seguinte, iniciados os trabalhos da construcção.

Bello Horizonte é uma das cinco unicas cidades do mundo edificadas sob um plano previamente traçado. Póde accrescentar-se que para as outras quatro — Washington, La Plata, Canbera e Delhi — não foi necessario vencer a série de difficuldades offerecidas em Minas, pelas particulares condições da localidade escolhida.

A 15 de abril de 1895 foi definitivamente approvada pelo Governo a planta geral da nova capital, com todos os modernos requisitos da arte e do engenho, abraçando uma area total de 51.000.000 de metros quadrados, dividida em 27 triangulos.

E, finalmente, a 7 de setembro de 1896 foi solemnemente inaugurada a nova capital.

A planta approvada — e que foi respeitada — dividiu a cidade em tres zonas concentricas.

A primeira, urbana, (que occupou mais ou menos o logar do antigo arraial) de cerca de 9 milhões de metros quadrados, é dividida, por meio de ruas de 20 metros de largura, em blócos regulares, (de 120 por 120 metros) todos rectilineos e encontrando-se em angulos rectos. A monotonia dos blócos é quebrada pelas avenidas de 35 metros de largura e que cortam as ruas em angulos de 45°. Uma dellas porém, a Avenida Affonso Penna, tem 50 metros de largura e tres kms. de extensão, descendo na direcção SE-NO com seis filas de arvores umbrosas, do Alto do Cruzeiro ás margens do ribeirão Arrudas.

Em torno á primeira zona vem disposta a segunda — suburbana — de cerca de 25.000.000 de metros quadrados, dividida em lótes traçados de ruas de 14 metros de largura.

BELLO HORIZONTE

Palacio da Liberdade

Secretaria do Interior

BELLO HORIZONTE

Secretaria das Finanças

Secretaria da Agricultura

Por ultimo, a zona rural com cerca de 17.500.000 metros quadrados.

Para separar a zona urbana da suburbana foi traçada uma bellissima avenida de contorno, desenvolvendo-se pela fralda da colina circumstante, num percurso superior a 17 kilometros.

No centro da cidade foi reservado espaço para um grande parque de 800 × 800 metros, com frente para a Avenida Affonso Penna, aproveitando para os respectivos lagos e cascatas os corregos Serra e Acaba Mundo, affluentes do Arrudas.

Bello Horizonte — Collegio do Sagrado Coração de Jesus

Entre os seus solidos e elegantes edificios publicos, são para assignalar: o Palacio da Liberdade, admiravelmente situado na praça do mesmo nome e cuja belleza architectonica prima pela sobriedade das linhas e pela ornamentação — é a resistencia official do Presidente do Estado; o edificio dos Telegraphos, recentemente inaugurado; o dos Correios; as Secretarias da Agricultura, das Finanças e da Justiça; a estação da Central, bellamente situada em vasta praça, cujo extremo opposto é cortado pelo ribeirão Arrudas que em profundo leito de alvenaria de pedra, separa a referida praça de um artistico jardim que lhe fica fronteiro.

A cidade é dotada de abundante agua da melhor qualidade; de aperfeiçoado systema de incineração do lixo; de um cemiterio collocado em optima posição; de um bem adaptado mercado que fica mesmo ás margens de ruas confluentes; de explendida e luxuriante vegetação; de um serviço hospitalar modelo; de um commodo quartel da Força Publica; de 58 escolas primarias, 19 cursos secun-

darios, 8 profissionaes, Faculdade de Direito, Escola de Medicina, Escola de Odontologia e Pharmacia, Escola de Agronomia e Veterinaria e Escola de Engenharia. Entre as suas varias bibliothecas avulta a Municipal, que conta 9.000 volumes.

Possue 18 avenidas, 106 ruas, 14 praças e cerca de 10.000 predios. A imprensa é representada por 4 jornaes diarios e 9 periodicos. São 13 os seus institutos de assistencia. Tem 1 theatro e 8 cinemas. Conta 10 egrejas, incluindo a matriz, bello templo, sob a invocação de São José.

E' séde de Arcebispado.

Varias linhas de bondes e grande quantidade de automoveis tornam facil e commodo o transporte entre o centro da cidade e os arrabaldes.

Bello Horizonte — Avenida Affonso Penna

Fechemos estas ligeiras informações sobre Bello Horizonte, com o seguinte conceito de Buvard, o grande paizagista da cidade de Paris, que em 1911 visitou a capital mineira: "aqui nada ha a alterar, nada a modificar, nem uma linha a corrigir".

HOTEIS — *Hotel Central, Hotel Bello Horizonte, Hotel Avenida, Hotel Internacional.*

POPULAÇÃO — 130.000 h. (*).

SUPERFICIE — 354 km².

DISTRICTOS — Bello Horizonte (114.000 h.); Venda Nova.

POVOAÇÕES — Baleia, 6 — Cachoeira, 6 — Engenho Nogueira, 9 — Gorduras, 15 — Onça, 18 — Palmital, 12 — Pampulha, 9 e Rabello, 2 (**).

LIMITES — Nova Lima 12; Sabará, 29; Santa Luzia, 24 e Contagem, 17.

RIOS — Ribeirão Arrudas (que fórma as cachoeiras de Freitas, de 305 cvs., e do Arrudas, de 120 cvs.); o ribeirão dos Gorduras (que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 60 cvs.) e diversos corregos de crystalinas aguas.
A' margem esquerda do Rio das Velhas está situada a Lagôa Grande.

SERRAS — A do José Vieira e a do Jatobá.

CLIMA — Notavelmente salubre, muito ameno e com a temperatura média de 19°,5.

PRODUCÇÃO — O seu sólo contém jazidas de manganez, de marmore e de ferro (1.250.000.000 de toneladas de ferro na jazida do Curral — calculo do Dr. Alvaro da Silveira). Produz fructas, cebolas, milho, mandioca, batatas, tomates. Conta 80.000 caféeiros. Possue grande criação de gado (9.000 cabeças, nas 75 fazendas) e de aves. A sua nascente industria já está muito bem representada por fabricas de tecidos, de bebidas, de moveis, de espelhos, de banha, por usinas de energia electrica, serraria, productos ceramicos, etc. Preço das terras: 126$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio possue cerca de 150 k. de estradas de rodagem, quasi todas adaptadas ao transito de automoveis. Em breve estará ligado ao Rio pela estrada Rio-Bello Horizonte, que já se acha quasi concluida. A essa estrada se vão entroncar: a estrada Queluz-Piranga-Ponte Nova e a vasta rêde da zona da Matta, por meio do ramo da "União e Industria" que vae a Rio Novo.

(*) A cifra demographica do municipio de Bello Horizonte basea-se na estimativa da Directoria de Hygiene do Estado de Minas para o anno de 1924, estimativa essa a que se applicou a taxa de 7, 47 % attribuida pela Directoria Geral de Estatistica ao crescimento médio annual da população do municipio. (*Serviço de Estatistica Geral do Estado de Minas — Minas Geraes atraves dos numeros.*)

(**) As distancias das povoações referem-se a Bello Horizonte.

Bello Horizonte centraliza a grande rêde de estradas de automovel que se extende para todos os pontos do Estado.

Bello Horizonte — Cultura do trigo

Além da mencionada Rio-Bello Horizonte, estão em trafego as estradas: da serra do Cipó, passando por Venda Nova, Vespasiano, Lagôa Santa, Jaboticatubas, etc.; a de Pedro Leopoldo, passando por Campanhã e Neves; a de Sabará; a de Santa Luzia; e a de Barreiro.

A estrada da serra do Cipó bifurca-se na povoação Joanna, dirigindo um ramo para a séde do districto de Riacho Fundo, ao norte, e outro para a povoação da Vaccaria, a léste.

Está em construcção a estrada que, de Bello Horizonte, se dirige a Conceição, onde se bifurcará, indo um ramo para Guanhães-Peçanha e outro para Diamantina. O ramo de Diamantina se ligará á estrada que vae para Theophilo Ottoni.

Igualmente em construcção está a rodovia Bello Horizonte - S. Paulo, contando já 196 k. em trafego até a cidade de Oliveira.

Parallelas ás da Central ficam as plataformas da estação da Oéste de Minas. Amplas e arejadas passagens subterraneas ligam as duas estações e respectivas plataformas.

A estação da Oéste marca 739 k. a contar da estação inicial dessa estrada, situada em Barra Mansa, cidade fluminense por onde tambem passa a Central.

De Barra Mansa parte, pois, a linha tronco da Oéste de Minas, que, em direcções oppostas, se dirige a Angra dos

Reis, no litoral do Estado do Rio, a 107 k., e a Patrocinio, no Estado de Minas, a 793 k.

A linha do sul passa pelo Rio Claro e Capivary, attingindo o porto de Angra, onde futuramente encontrará as linhas da Central; a do norte serve aos municipios de Ayuruoca; Turvo a 135 k.; Lavras a 286 k.; Perdões a 314.; Campo Bello a 354 k.; Candeias a 379 k.; Formiga a 438 k.; Bambuhy a 549 k.; Ibiá a 674 e Patrocinio, de onde brevemente irá a Catalão (a 158 ks. de Patrocinio) ahi encontrando a Estrada de Ferro de Goyaz.

Esta linha se ramifica: para Barbacena a 545 k. passando pelos municipios de S. João d'El-Rey a 447 k., Tiradentes a 460 e Prados a 477; para o municipio de Abaeté, (Paraopeba a 746 k.) passando por Bomssuccesso a 356 k., Oliveira a 412, e Divinopolis a 497; para Bello Horizonte, a 792 k., passando por Santo Antonio do Monte a 569 k. e Itaúna a 694; e para Uberaba a 951 k., passando por Araxá a 763. Em Uberaba a Oéste entronca com a Mogyana.

Da linha de Bello Horizonte parte (Soledade do Pará a 715 k.) o ramal de Paracatú, passando por Pará a 743 k., Martinho de Campos, Bom Despacho, Dôres do Indayá e Mello Vianna.

Itapecerica, Claudio, Contagem, Bomjardim e Pitanguy, são sub-ramaes que partem respectivamente das estações de Gonçalves Ferreira a 453 k., Bernardo Monteiro a 632 k., Arantes a 110 k. e Martinho de Campos a 428 k.

Ha, tambem, a linha suburbana de S. João d'El-Rey a Aguas Santas, com 14 k. e a de Campolide (a 13 k. de Barbacena) a Sitio, antigo ponto inicial da bitola de $0^m,76$, a qual se dirige a "Paraopeba". num percurso de 602 k.

Da estação de Ribeirão Vermelho, no k. 294 da linha de Patrocinio, sahem os vapores da navegação do rio Grande até Capetinga (208 k.), porto que serve ao municipio de Dôres de Bôa Esperança.

Em Bomjardim e Lavras a Oéste entronca com a Sul de Minas.

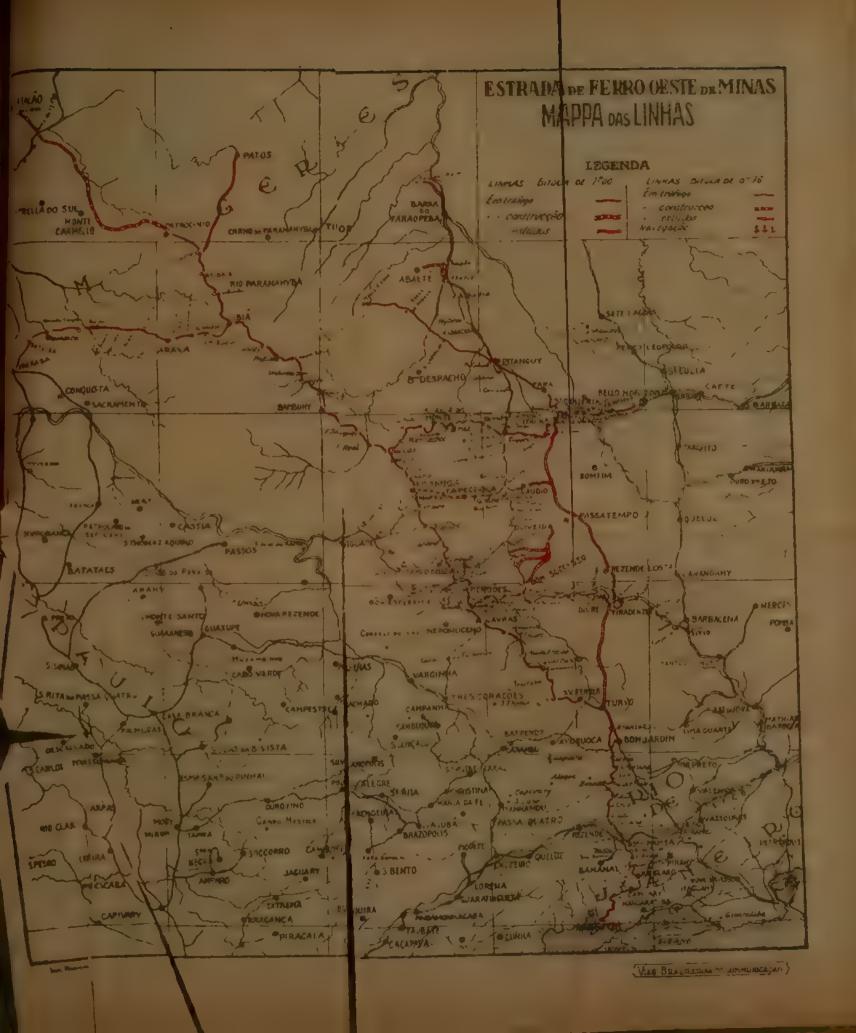
* * *

Depois de Bello Horizonte a linha (com a bitola de $1^m,00$) desce o valle do ribeirão Arrudas, sempre na direcção nordéste. até entroncar com a linha do Rio das Velhas na estação General Carneiro.

Nesse trecho, de 14 k. 345, ha as seguintes estações:

Arrudas — K. 641.724

Primitiva "Desvio do Matadouro". Toma o nome do ribeirão acompanhado pela linha.

Vias Brasileiras de Communicação

E' uma estação de arrabalde, movimentada e alegre; serve ao Matadouro da cidade.

Horto Florestal — K. 644.674 (*)

Inaugurada para servir ao importante horto florestal ahi mantido pelo Ministerio da Agricultura.

No amplo pateo da estação está montada notavel officina de reparação de carros pertencente á Estrada, que ahi construiu uma linha circular de 633 metros de extensão e 86 de raio. Para moradia de operarios está sendo construida pela Estrada a "Villa Edgard Werneck", com casas typo de elegante apparencia.

Caetano Furquim — K. 647.708

Primitiva "Freitas" (**). Dr. Caetano Furquim de Almeida, um dos organizadores da Empresa que levantou os capitaes necessarios para começar as obras da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II.

Embora não fosse engenheiro (era bacharel em Direito) estudou na Europa (1847) a subida das serras por estrada de ferro, e veiu convencido de que não seria precisa a cremalheira para galgar a nossa serra do Mar, que era o espantalho, a difficuldade, da realização daquellas obras, tão necessarias ao desenvolvimento do paiz.

Graças á sua generosa iniciativa e á da familia Teixeira Leite, foi mandada vir uma turma de engenheiros americanos para procederem aos estudos do traçado da projectada estrada na parte da serra. Caetano Furquim acompanhou sempre, em todas as suas excursões, a referida turma de engenheiros. Elle foi tambem o propugnador da construcção de varias estradas de ferro no Brasil. Tem ainda, para juntar aos seus muitos outros titulos de benemerencia, o de ter sido o fundador do Asylo dos Invalidos da Patria.

Como as precedentes, é ainda uma estação de arrabalde, se bem que menos densa, por emquanto, seja a população das suas proximidades, onde o casario é ainda esparso.

Marzagão — 652.043

Corr. de *Mazagão*, praça africana, mudada no seculo XVIII para o Pará (***).

(*) Entre esta estação e a de Capitão Eduardo foi estudada uma linha de bitola larga, com 12.240 mts.

(**) O nome "Freitas" lhe adviera de uma fazenda situada nas immediações e fundada por José Carneiro de Freitas, nos meados do seculo passado.

(***) Marzagão, actualmente El-Bridja, cidade marroquina que os portuguêses possuiram durante dois seculos e meio e que tiveram de abandonar em 1770. As familias portuguêsas que nella habitavam, em numero de 114, transferiram-se para o estuario amazonico, onde fundaram nova cidade.

Houvera um descanso de dois annos, na macabra contradansa dos nomes de estações. Eis senão quando, surge, em 1929, a malfadada campanha da fallecida eleição presidencial. Marzagão teve logo o seu nome mudado para o de "Carvalho de Brito". Medida acertada, por certo, de alto descortino administrativo, e sem a qual não poderia a Estrada realizar os seus objectivos economicos: carvalho é pau resistente, proprio para dormentes; brito, póde ser o masculino de brita, que quer dizer: pedra britada. Pedra britada e dormente de carvalho — dois elementos de primeira ordem, para a segurança da linha.

Não foi (como poderia parecer) por ser o homenageado chefe de uma corrente politica (e dominante) e Director do Banco do Brasil, que á Central, nas vesperas da eleição presidencial substituiu, em uma das suas estações, o nome tradicional de "Marzagão" pelo de "Carvalho de Brito". A providencia obedeceu, como se vê acima, a um generoso sentimento de respeito pela vida do publico e a um edificante e abnegado devotamento aos interesses da Estrada.

Veiu, porem, a Republica Nova, e repoz o antigo nome de Marzagão. Mas deu novos nomes a uma porção de antigas estações. Sobre elles, *mutatis mutandis*, podem applicar-se as considerações acima. *Mutato nomine, de te fabula narratur*.

Em Marzagão está situada uma importante fabrica de tecidos, rodeada de habitações operarias que se abrigam á sombra de uma floresta de eucalyptos.

Continuando a descer o valle do Arrudas, chega o trem a

General Carneiro — K. 654.294

LINHA DO PARAOPEBA

IMP. NACIONAL

Vias Brasileiras de Communicação

LINHA DO CENTRO
E
RAMAES
OCEANO
ATLANTICO
SÃO PAULO
RIO DE JANEIRO
DISTRICTO FEDERAL
NICTHEROY
RIO DE JANEIRO
BELLO HORISONTE
DIAMANTINA
CORINTHO
PIRAPORA
BOCAYUVA
SERRA DO CABRAL
SERRA DOS VEADOS

CAPITULO III

OS RAMAES

SUMMARIO

Ramaes de:

1 — Angra
2 — Austin
3 — S. Paulo { Sub-ramal de Bananal; Sub-ramal de Piquete; Variante do Tieté }
4 — Lima Duarte
5 — Piranga
6 — Ponte Nova
7 — Santa Barbara
8 — Diamantina
9 — Montes Claros

Informações identicas ás do Capitulo II.

RAMAL DE ANGRA

Antes do paragrapho inicial da singela descripção desta linha, cumpre dizer: o prolongamento do ramal de Angra até a cidade que lhe deu o nome, é uma necessidade administrativa sem a qual a Central do Brasil não póde realizar o seu objectivo na zona do litoral.

A Oéste de Minas já attingiu o suspirado ancoradouro; mais uma razão para levar a Central a extender os seus trilhos até enlaça-los com os da sua co-irmã mineira, de modo a realizar já, o procurado novo caminho ferroviario entre o interior e a Guanabara.

E depois do caminho aberto, a intercallação de um terceiro trilho entre Angra e Santa Cruz, estabelecerá a ligação da Linha Auxiliar com a Oéste, em Angra, ligação esta cujas vantagens é obvio encarecer.

Cortando quasi pelo meio o territorio do Districto Federal, salpicada de estações para as quaes convergem excellentes estradas de rodagem e tangida sempre pela antiga e povoada Estrada Real de Santa Cruz, a Linha de Angra é, no municipio federal, a verdadeira linha de bondes commodos, rapidos e frequentes, por onde transita a maior parte da população rural do Districto.

Importante, muito importante, encarada sob esse ponto de vista; importante ainda pelo novo ambiente de progresso com que arejou, no seu prolongamento até Mangaratiba, velhas localidades, como Itaguahy, Itacurussá e aquella villa, não pára entretanto ahi a finalidade economica da linha maritima.

Bordada de praias lindissimas, ladeada de amplas e fechadas mattas onde avulta a caça rara, ella não tem que temer o seu futuro. Dentro de muito pouco tempo será o passeio preferido por turistas e por aquelles que procuram, nas propriedades therapeuticas da agua do mar, o lenitivo para os males de... verão.

Alli, onde é raro passar sem ver o caçador abastado trazendo, com o garbo do uniforme rico, a gloria de dous ou tres *macucos* de bico bambo para a terra, alli tambem se fala já na installação de um grande estabelecimento balneario.

A Central transformou os destinos da região, cujas mattas constituirão em pouco a Fontainebleau brasileira, cujas praias orlarão em breve a Nice das plagas fluminenses.

Nice moderna e encantadora, que numa extensão de quatorze kilometros se prolongará do rio Catumby á estação Engenheiro Junqueira, trecho maravilhoso, original, unico, na conformação geographica do sólo fluminense.

Entre as frondosas encostas das serras do Leandro e do Itaguassú e as limpidas praias do litoral, o passageiro vae fruindo uma successão indescriptivel de quadros estupendos, ineditos no traçado das estradas de ferro brasileiras.

Os crystalinos cursos d'agua que descem da montanha e são cortados pela linha; a ciclopica muralha verde negro da serra, onde uma vegetação frondosa e opulenta attesta a fertilidade do sólo; a successão ininterrupta de pequenas ilhas montanhosas e graciosamente engalanadas de verdes festões; o azul nitido das aguas atlanticas, contrastando com a brancura de linho das praias cuja fórma parece ter sido delineada pelas mãos carinhosas de um urbanista habil; tudo isto, junto ao traçado audacioso da linha da Central, desafia por certo, aos olhos do passageiro viajado, os mais bellos panoramas do mundo.

As bellezas naturaes da região porém, não bastam para justififcar a paralização da linha em Mangaratiba. Projectada para destinos muito amplos, a linha de Angra precisa ser concluida, tanto mais quanto o trecho entre Mangaratiba e aquella cidade tem o leito preparado, com quasi todas as obras d'arte construidas.

O primeiro trecho inaugurado no ramal foi o de Deodoro (k. 22.058), a Santa Cruz (k. 54.774), em 2 de dezembro de 1878, com as estações de Realengo, Campo Grande e Santa Cruz; o segundo, de Santa Cruz a Itaguahy (k. 65.696), em 14 de novembro de 1911; e o terceiro, de Itaguahy a Mangaratiba (k. 103.241), em 7 de novembro de 1914.

A linha circular do Matadouro, em Santa Cruz, foi inaugurada em 1 de janeiro de 1884.

* * *

Os trens do ramal partem, quasi todos, da estação inicial da Estrada; já por isso, e porque, mesmo antes da sua estação de entroncamento ella é dotada de linhas proprias

(3.ª e 4.ª), póde considerar-se a Linha de Angra como uma linha independente da do Centro. Effectivamente porém, o ramal tem inicio na estação.

Deodoro — K. 22.058

de cuja plataforma esquerda parte, descrevendo uma curva e tomando a direcção sudoéste.

Tangendo os limites dos districtos de Irajá e Jacarépaguá, corre o trem transpondo adeante o arroio Maranguá. Estamos em plena praça de guerra: aqui, a Companhia de Carros de Assalto e o Batalhão Ferroviario; alli, fardas que se movem, isoladas ou em pequenos e despreoccupados grupos ou disciplinarmente obedecendo aos toques ainda vacilantes de clarins que se adestram.

Accordando adormecidos sentimentos nacionalistas, apparece á direita, sobre pacato muro, uma legenda patriotica: *Aqui se apprende a defender a patria*. E' a Linha de Tiro, apoiada sobre o morro do Jacques. Transposto o arroio dos Caldeireiros, chega o trem a

Villa Militar — K. 24.264

onde o passageiro observa as amplas, modernas e confortaveis construcções para aquartelamento de tropas da guarnição militar do Rio de Janeiro, destacando-se de entre ellas o edificio da Escola de Aperfeiçoamento, á esquerda e o Casino, á direita.

Os moradores da ala esquerda da Villa Militar servem-se do pequeno *estribo*

Cel. Magalhães Bastos — K. 25.180

Antonio Leite de Magalhães Bastos Filho, Cel. Commandante do 1° Batalhão de Engenharia.

Ao longe, á esquerda, a caiada brancura de um edificio de construcção pesada destaca-se do verde-escuro da montanha; é a velha fazenda do "Barata", situada a meia encosta da serra do mesmo nome.

No k. 26.526 é transposta a ponte do Piraquara, de 10^{m},90, iniciando a linha uma tangente de 8.565 metros, na direcção oéste; nessa tangente ficam as quatro seguintes estações:

Realengo — K. 27.395

O nome lhe vem, pura e simplesmente, de um adjectivo substantivado. Tudo mais que a respeito delle se conta, é méra phantasia. A localidade era ponto de pousada dos Imperadores quando se dirigiam, pela Estrada Real, para a

Fazenda Real existente no Curato de Santa Cruz. Ainda hoje lá estão as ruinas da casa que lhes servia de pouso e que era portanto uma casa *realenga,* como realengo ficou sendo o logar.

E' um dos quatro mais importantes nucleos de população atravessados pela linha no Districto Federal. Possue excellentes edificações e conta com todos os recursos proprios de um bairro confortavel.

Séde da "Escola Militar do Realengo" e da "Fabrica de Cartuchos e Artefactos de Guerra", Realengo está ainda na zona de guerra que começou na estação anterior ou melhor, em Deodoro.

A povoação de Realengo está toda dividida em ruas rectas e largas, sommando kilometros de extensão e envolvendo vastos quarteirões vasios, á espera que um meio de communicação urbana, frequente e barato, lhes proporcione o ansiado momento de encher-se de edificações modernas.

E' quasi toda illuminada á luz electrica, sendo que nas proximidades da estação, é uma das melhores que se observam em todo o percurso da linha, a illuminação publica da localidade.

A egreja, sob a invocação de N. S. da Conceição, está situada em uma praça á margem da Estrada Real.

A Companhia Immobiliaria Nacional está construindo em Realengo dois elegantes bairros. Igualmente a Companhia Nacional de Immoveis traçou, nas fraldas do morro do Barata, a graciosa Villa Itamby.

Por outro lado, a Companhia Brasileira de Immoveis e Construcções creou, á direita da linha, a novel e importante povoação de Villa Nova, dividindo em moderno bairro uma área de cerca de 700.000 m².

Ao partir do Realengo o trem deixa á direita, varios edificios pertencentes á Estrada; e tangendo a vasta praça (á esquerda) que se extende até o frontispicio da Escola Militar, transpõe um pontilhão (k. 27.749-3m,00) e logo após uma rua.

Correndo ao lado da ala esquerda do comprido edificio da supramencionada Escola Militar, prosegue o trem, pejado de passageiros, porém leve e alviçareiro, sulcando, na recta quasi de nivel, o terreno rural de Campo Grande, 22.° Districto do municipio federal.

Distante, á esquerda, avista-se o Pico da Pedra Branca, ponto culminante (1.023 mts.) do territorio do referido municipio. A' direita, o Gericinó, morro elevado (887 mts.),

anteparo impassivel das balas de grosso calibre que diariamente lhe despejam os canhões em exercicio.

Entre a linha e a serra do Gericinó, é o vergel ridente que se extende para o oéste, e de onde se destacam os morros de S. Bento (85 mts.), Retiro (167), Capim Melado (431) e outros.

No k. 28.271 é transposta uma ponte de 9m,40, e no k. 29.335, um pontilhão de 3m,70.

Moça Bonita — K. 29...

No sitio em que deverá ser construida a estação existiu, por volta de 1898, uma vivenda em que havia moças. Os alumnos da Escola do Realengo appelidaram de *Moça Bonita* a localidade, que hoje constitue denso nucleo de população. Os moradores pediram a abertura da estação alli, conservando para ella o nome com que tão academicamente foi baptisada a localidade, que hoje constitue a Villa Therezinha.

A estação será edificada em terreno cedido por Manuel Henrique da Silva.

As edificações continuam, quasi sem solução de continuidade, a povoar a margem esquerda da linha; é que, a uma centena de metros da mesma, corre a Estrada Real, futura avenida tronco do futuro bairro suburbano que se limitará com a zona rural em

Bangú — K. 31.089

Tem o nome da serra que lhe fica á esquerda.

E' outro importante nucleo de população, com todos os recursos, ruas amplas e alinhadas, bôas edificações. E' digna de menção a linda egreja de Bangú sob a invocação do Sagrado Coração de Jesus, São Sebastião e Santa Cecilia.

Ha em Bangú extraordinario movimento de passageiros, operarios e footballers, consequencia da sua população densa e de estarem ahi installadas as sédes do Bangú F. C. e da Fabrica de Tecidos Bangú.

A velha estação de taboas, se bem que sempre limpa e cuidada, não condiz com a importancia da localidade, nem com o asseio e belleza do jardim, que lhe fica em frente e que pertence á Fabrica.

Logo após a estação, o trem corta o corrego das Tintas e passa pela chave da linha circular (2.408 mts.) onde termina a linha dupla. (*)

Depois de cruzar um pequeno arroio, o trem transpõe o rio Bangú (k. 31.980), pela ponte da Catharina de 7m,30.

No k. 32.335, ponte de 9m,00 sobre o rio Viegas.

(*) Estão em franca actividade os trabalhos de duplicação da linha até Santa Cruz.

Senador Camará — K. 33.229

Primitiva "Viegas". Octacilio Camará, Senador carioca pelo 2ª districto eleitoral.

O trem prosegue, tendo á direita a serra do Quitungo (250 mts.) e á esquerda a do Cabuçú (550); mais proximo, á direita, fica o morro dos Coqueiros (231 mts.).

No k. 33.240-451 são atravessados dois pontilhões de 3 e 4 metros, respectivamente. E até o canal do Itá (k. 56.326) a linha passa por 14 pontilhões, quasi todos de 4 metros.

Transposta a ponte dos Cachorros, (k. 35.091) de 11m,00, sobre o rio do mesmo nome, e cruzada a passagem inferior da estrada dos Coqueiros, deixa o trem a longa tangente e toma a direcção oéste, chegando a

Santissimo — K. 35.883

Primitiva "Coqueiros". E' obvio explicar a origem do nome religioso.

Estamos no ponto mais elevado do ramal (47m,391).

Logo depois da plataforma, a linha corta a estrada de Santissimo e, sempre na direcção supracitada, prosegue o trem na planicie quaternaria, pontilhada de massiços archeanos, que formam graciosos outeiros; dominando-os, ergue-se o morro do Lameirão (497 mts.) á esquerda.

A' esquerda, tambem, e não muito distante, destaca-se o edificio de uma fazenda.

Os pomares (laranjaes) extendem-se de ambos os lados da linha.

Além, no planalto de uma colina, vasta egreja em construcção prende o olhar do passageiro, cuja attenção, entretanto, dahi a momentos se volta para a passagem superior da estrada Rio-São Paulo, que cruza a linha no k. 39.

Senador Vasconcellos — K. 39.080

Augusto de Vasconcellos, Senador Federal pelo 2º districto da Capital.

Logo adeante da estação é cruzada, pela primeira vez, a velha Estrada Real de Santa Cruz, que vem, ora mais proxima, ora mais distante, margeando a esquerda da linha, desde Deodoro.

Cerca de um kilometro além de "Senador Vasconcellos", a linha toma outra direcção, iniciando nova tangente, esta de 11 kilometros.

Cortada novamente a Estrada Real, chega o trem a

Campo Grande — K. 41.621

Toponymo; aqui se inicia a grande superficie da *planicie de Sepetiba,* que se vae alargando até formar os extensos campos de Santa Cruz.

Campo Grande
Est.
Estr. das Ubas

Campo Grande é outro dos quatro grandes nucleos de população atravessados pelo ramal em territorio do Districto Federal.

A estação, ampla e moderna, está localizada ao centro da movimentada povoação, onde se notam ruas bem calçadas, bôas edificações e grandes estabelecimentos commerciaes.

Construida em uma elevação de terreno, a egreja matriz, sob a invocação de N. S. do Desterro, destaca-se no panorama da povoação.

De Campo Grande partem os bondes electricos da Companhia de Campo Grande, que possue tres linhas: a do Prata, a da Ilha e a da Pedra, tendo esta 18 kilometros de extensão até Pedra, povoação de pescadores, situada á margem da bahia de Sepetiba.

E' pittoresco o passeio ao longo desta linha, que serve a varios estabelecimentos ruraes e se desenvolve por entre terrenos cultivados e chacaras, terminando no velho arraial da Pedra de Guaratiba. No ponto terminal da linha, ao fim de frondosa alameda de mangueiras, depara-se confortavel e nobre vivenda, apresentando ainda os traços de extincta opulencia. Data de 1815 a construcção do edificio.

Ha tambem um serviço de omnibus por magnifica estrada macadamizada, que vai até o referido arraial.

A suléste da povoação da Pedra, na linda praia que fica entre o Pontal de Sarnambitiba e a Ilha das Peças, está installada a "séde campestre" do Club dos Bandeirantes.

* * *

Ao partir de Campo Grande, sempre á margem da Estrada Real, prosegue o trem na longa tangente. Habitações humanas, modestas casas de campo, continuam a matizar a paizagem cortada pela linha.

Amplo edificio, em fórma de caixão, destaca-se no alto, á esquerda; é o reservatorio *Victor Konder*, que recebe as aguas do Cabuçú, para o abastecimento da povoação.

A' direita, dominando outras elevações de terreno, ergue-se o Pico do Marapicú (631 mts.), nas divisas com o Estado do Rio.

Inhoahyba — K. 45.320

Primitiva "Engº. Trindade". Toma o nome da serra que lhe fica proxima, á esquerda (*).

(*) *Inhoahyba,* talvez Inhahyba, corrupç. de *y-nha-yba,* a arvore de andar ou correr na agua, o mastro da embarcação. (Th. Sampaio, *O Tupy na Geographia Nacional,* 2ª ed., 226).

A' direita extende-se a grande área da Villa Palmares, da Companhia Palmares. Os terrenos estão situados no perimetro da antiga Fazenda do Campinho, que, pela sua belleza topographica e pelo seu clima, era um dos pontos de descanso do Imperador Dom Pedro I, nas suas viagens para Santa Cruz.

A Metropole Companhia S. A. aqui possue tambem a Villa do Céo, toda ella traçada em excellentes terrenos.

Prosegue o trem; vastas planicies se extendem de um e de outro lado da linha. A' direita, em pequena elevação, ergue-se uma capella. Estamos em

Kosmos — K. 47.398

Tomou o nome da *villa* ahi construida, pertencente a Companhia Immobiliaria Kosmos, que cedeu gratuitamente o terreno em que fica a estação. A' esquerda, ao longe, como troncos gigantescos de palmeiras desfolhadas, apparecem, perfiladas, 12 antennas de telegraphia, marcando o sitio em que se extende a praia de Sepetiba. Estas antennas têm 200 metros de altura.

Tres pontilhões são transpostos entre Inhoahyba e

Paciencia — K. 49.283

Toma o nome da mais antiga e importante fazenda de canna existente no Brasil. A sua exportação de assucar, em

Fazenda da Paciencia

1700, rendia a importancia de 180 réis por quatro arrobas ou 60 kilos. Foi instituidor desta fazenda João Francisco da

Silva e Souza, pae da Marqueza de Jacarépaguá, da Viscondessa de Pirassinunga, e de outros titulares. "Matto da Paciencia" era o primitivo nome da fazenda.

Ahi fica situada a "Villa Sagres", com 6.000.000 m² de terrenos, divididos em lotes para chacaras, e 83 sitios de culturas diversas, sobresahindo a da laranja, com 200.000 pés approximadamente.

Logo adeante da estação, a linha curva-se para a direita, desenvolve-se de novo em alinhamento recto, corta a estrada da Paciencia, passa entre o morro do Leme (93 mts.) á direita, e uma varzea, á esquerda.

Terminando a recta, o trem corta uma valla, entra em territorio do districto de Santa Cruz, inflecte para a direita e logo em seguida para a esquerda.

Outra valla é transposta, na juncção dos trilhos do ramal de Austin.

O horizonte é amplo, deliciosa é a perspectiva. Na téla azul celéste, á esquerda, destacam-se as torres de uma egreja; á direita, na plumbea côr das eminencias longinquas, delineia-se a cordilheira do Mar; os descampados são repentinamente substituidos por um oasis de vegetação densa que traz ao espirito a impressão de frescura e o desejo de descanso. Estamos em

Santa Cruz — K. 54.774

Era uma antiga fazenda de Jesuitas e dahi, logicamente, o nome de Santa Cruz. Depois da expulsão dos Jesuitas foi instituido o Curato; por alvará de 12 de janeiro de 1755 a egreja da fazenda foi erigida em vigararia collada.

Grande povoação, com ruas bem cuidadas, edificações modernas e muito movimento.

A egreja matriz está situada em espaçoso largo, arborizado e ajardinado. Sobre uma elevação de terreno (15 mts.), á direita, fica o Quartel do 2º Regimento de Artilharia Montada, installado na velha fazenda dos Jesuitas e que serviu de repouso de verão ao rei D. João VI e aos imperantes seus successores.

Parte de Santa Cruz a linha circular do *Matadouro*, com 3,270 mts., servindo a um dos matadouros que abastecem de carnes a população do Rio de Janeiro.

Vale a pena uma visita ao vasto estabelecimento onde são diariamente sacrificadas centenas de vidas de varias especies animaes, destacando-se a bovina, a eterna victima do *homo sapiens*, do vaidoso detentor da civilisação, do animal superior e... carnivoro.

Estr. da Boa Esperança
Quartel
Santa Cruz
Valla do Sangue
Matadouro

O boi, que desde a mais tenra edade sacrifica-se em beneficio da voracidade humana, culmina aqui a sua vida de martyrios; nada se perde delle: do chifre ao casco, tudo é transformado em valor nutritivo ou commercial, Tudo é completamente aproveitado. Apenas o sangue, porque corre em torrentes, não o é; parte delle se escôa para a Valla do Itá, por meio de um canal que se chama a Valla do Sangue.

De Santa Cruz partem os omnibus para Sepetiba, outra povoação de pescadores situada na bahia de Sepetiba,

Parte tambem de Santa Cruz a velha estrada do Morro do Ar, que se dirige em tangente e na direcção nordéste, até a fazenda Cabral, bifurcando-se então e seguindo um dos ramos na direcção nordéste, em busca das margens do Guandú, nas divisas com o Estado do Rio.

Essa estrada atravessa o Guandú por meio de uma ponte inaugurada em 27 de fevereiro de 1932, e que substituiu a velha ponte de alvenaria de pedra cuja construcção datava de 1752 e fôra realizada pelos Jesuitas. Era uma obra importante, executada no estylo da epoca — peso e solidez. No meio da ponte, do lado direito, erguia-se um escudo com a seguinte legenda: J. H. S. — *Electe genu tanto sub-nomine electe viato hic etiam reflua flectitur ramnis acqua* (Viajante, dobra os joelhos deante da divindade, porque aqui as proprias aguas a ella se dobram).

Está em construcção a linha que de Santa Cruz vae ao aeroporto Santa Cruz, situado a sudoéste, no Campo de Sapicú. Essa linha terá cerca de 6 kms., devendo prolongar-se até a povoação de Sepetiba, situada a beira mar e cerca de 2 kms. alem do local fixado para o supradito aeroporto.

* * *

Ao sahir de Santa Cruz a linha descreve uma curva para a direcção nórte e passa pelo local onde foi a extincta *Parada do Prado* (k. 55....) que servia ao prado de corridas do antigo Club de Corridas Santa Cruz e hoje pertencente ao Ministerio da Guerra.

Curvando-se depois para a esquerda a linha toma o rumo nordéste, desenvolvendo-se em tres alinhamentos rectos até o k. 66, sendo que o primeiro desses alinhamentos vae até o k. 58...., o segundo até o k. 61, e o terceiro até Itaguahy.

A' esquerda descortina-se o renque de bellas palmeiras á cuja sombra fica o Matadouro; á direita extendem-se os Campos de S. Marcos.

A linha aqui é toda construida sobre aterro consolidado com alvenaria de pedra, para resistir ás inundações do terreno; estamos, de facto, na parte mais notavel da grande *planicie de Sepetiba* a que já nos referimos e que agora fórma extensos campos, medindo, em alguns pontos, mais de 30 kilometros, do litoral até o massiço Gericinó-Guandú.

O panorama é empolgante. Ao longe, para os lados de noroéste, avistam-se os cabeços da serra do Leandro; em contraste com a pelucia verde clara dos campos nivelados, fecha o horizonte o grandioso amphiteatro negro da serra do Mar.

No k. 56.326, é transposto o canal do Itá, por uma ponte de 32^m,00. O trem passa entre o Campo de Jacarehy, á direita, e o de São Luis, á esquerda, onde surge, á margem da linha, um ponto trigonometrico; deste mesmo lado extende-se, á vista do passageiro, uma vasta planicie, periodicamente aproveitada para o plantio do arroz.

E' transposta a ponte do Guandú, de 20^m,00 (k. 57.907).

Prosegue o trem pelo aproveitado leito da antiga linha de bondes de Itaguahy, tendo á direita o Campo de São Paulo e á esquerda o Campo de Roma, onde fica, proximo á linha, outro ponto trigonometrico.

No k. 59.240 passa o trem pela ponte de São Fernando, de 6^m,00, e depois pela de São Francisco, (k. 60.630) de 25^m,00, sobre a valla do mesmo nome. A' direita ficam os campos do Maranhão e de São Miguel; á esquerda o olhar perde-se pelos campos de Santo Agostinho e da Prainha, que se prolongam até o Oceano.

E' transposta a ponte de Santo Agostinho (k. 61.500-6^m,00).

Approximamo-nos da orla verde que uma vegetação rala nos vem apresentando em frente. Terminaram as longas tangentes e, ao deixar os campos, a linha curva-se para a direita e transpõe, no k. 62.745, a ponte da Guarda, de 43^m,95, entrando no Estado do Rio de Janeiro, municipio de

ITAGUAHY

Rio	65 k. 696
Altitude	3 m. 800

Corrupç. de *taguahy, taguá-y*: rio do tauá. Póde ser ainda: *itá-guá-y*: rio do valle das pedras; *itá-aguaî*: chocalho de ferro *itaguá-y;* de que *itaguá* é a contração de *itaguaba*, barreiro; e, portanto, *itaguá-y*: rio dos barreiros.

Indios que habitavam a ilha Jaguarammon, attrahidos pelo governador Martim de Sá, mudaram-se para a ilha de

Piassavera (hoje Itacurussá) e dahi passaram-se para o logar Ytinga, onde os Jesuitas instituiram uma aldeia, provavelmente por volta do anno de 1688. Desse logar mudaram-se os Jesuitas, antes de 1718, para a situação de Itaguahy, por acharem-na mais commoda, pouco distante do mar e mais proxima da Fazenda de Santa Cruz. Ahi foi concluido, em 1729, o novo templo dedicado a São Francisco Xavier. Esse templo, que é hoje a matriz da cidade, está edificado sobre uma colina de onde se descortina um lindo panorama, avistando-se o Curato de Santa Cruz e a orla do mar, em Sepetiba. Em ruinas, junto á egreja, está a antiga residencia dos Jesuitas.

Edificada ao longo de antiga estrada de rodagem, que se fez rua, a cidade está situada em um valle estreito e humido. Ha entretanto uma parte construida no alto das colinas, que é pittoresca.

E' abastecida de excellente agua potavel, e tem illuminação electrica.

Larga avenida liga a estação ao centro urbano.

POPULAÇÃO — 16.000 h.

SUPERFICIE — 599 km². — Além da parte continental, Itaguahy comprehende as ilhas da Madeira, do Gato, Martins, Cabras, e uma parte da ilha Itacurussá.

DISTRICTOS — Itaguahy, Seropedica, Paracamby, Corôa Grande e Caçador.

POVOAÇÕES — Piracema, Mazomba, Grota Grande, Buraco Fundo, S. Pedro e S. Paulo, Grimaneza, etc.

LIMITES — Barra do Pirahy, Pirahy, S. João Marcos, Mangaratiba, bahia de Sepetiba, Districto Federal, Nova Iguassú e Vassouras.

RIOS — O Guandú, o Itaguahy, o Grimaneza, o Mazomba, os corregos Teixeira, Quilombo e alguns outros pequenos cursos d'agua que vertem para o ribeirão das Lages e para o Oceano.

SERRAS — A do Leandro, ao sul; a de Itaguassú, nas divisas do municipio de São João Marcos; e a de Catumby, ao centro, servindo de divisor das aguas do municipio.

CLIMA — Secco e ameno, na serra; humido e quente na baixada.

PRODUCÇÃO — Terras ferteis, produzindo café, arroz, feijão, algodão, canna, mandioca, fumo, fructas, legumes, baunilha, etc. A vida agricola de outr'ora desappareceu com a extincção do captiveiro e o municipio é hoje méra-

mente criador; a sua população pecuaria é de 14.000 cabeças de gado de varias especies. A sua industria consiste na extracção de lenha e na fabricação de carvão. Exporta fructas, legumes, lenha, carvão, milho, cereaes, aguardente, batatas, madeiras, cal, tijolos e telhas. Preço das terras: 100$000 o hectare.

VIAÇÃO — Além da Central, que ahi tem tres estações (duas no ramal de Angra e uma no de Paracamby) possue o municipio a estrada de rodagem que da cidade vae a Arrozal, no visinho municipio de S. João Marcos, ligando-se, por outro lado, ao Curato de Santa Cruz, no Distrito Federal; e as que se dirigem para Corôa Grande, no litoral, e para Belém, no visinho municipio de Vassouras, passando por Bananal. Outra estrada liga a séde do districto de Paracamby a Bom Jardim, do municipio de Pirahy. A estrada Rio-São Paulo corta o municipio na direcção SE-NO.

* * *

A linha toma o rumo oéste. E depois de atravessar o corrego Arapucaia, inflecte para sudoéste, em busca das praias do Oceano Atlantico, em cujas areias repousam os alicerces da proxima estação Corôa Grande.

Trese solidos pontilhões, cuja extensão varia entre tres e quatro metros, existem neste trecho, dando passagem aos ribeirões João Viuva, das Lavadeiras, da Lage, Monjolos, do Cação, Vermelho, Ferreira, do Forte, etc., sendo o ultimo o do Claudio, na chave inferior da estação

Corôa Grande — K. 75.679

S. Benedicto da Corôa Grande, povoação de pescadores, deu o nome á estação.

Em frente á povoação ficam as ilhas do Gato, das Cobras, do Martins, de Maria Miz, e a da Madeira, de grandes proporções.

Logo ao partir de Corôa Grande a linha atravessa o corrego da Escola. Uma modesta e solitaria capella apparece, á direita. Depois (k. 76.897) é o Itúmirim cortado por uma ponte de 13^{m},25.

Adeante, passa o trem pelo antigo *Desvio dos Inglêses* — os inglêses, esses embevecidos namorados da natureza brasileira. Assente em um reconcavo, lá está a casa de campo (hoje abandonada), perto da praia e junto da montanha de cuja elevada e umbrosa encosta se despenha a formosa cachoeira do Itúguassú.

Em seguida, (k. 77.765) são as aguas do Itúguassú transpostas por uma ponte de 31^{m},72. E' ainda atravessado o corrego Botafogo.

Pela ponte do Muxicongo (k. 80.614), entra o trem no municipio de Mangaratiba, atravessando um pouco além, (k. 80.897), um pontilhão de 6^{m},00. Quadrado, simples e pobre, apparece, á direita o cemiterio de

Itacurussá — K. 81.522

Ita-curuçá, a cruz de pedra ou de ferro.

A estação fica situada na povoação de Itacurussá, séde do 3° districto do municipio de Mangaratiba.

Construida sobre a areia, com a frente para o mar e ladeada de habitações, destaca-se, logo á entrada da povoação, a velha egreja de estylo rococó.

Com a passagem da Estrada as construcções modernas vão apparecendo, notando-se já alguns predios novos.

Em frente, separada por um canal profundo e estreito, fica a ilha de Itacurussá, montanhosa e coberta de vegetação.

Ha em Itacurussá um grande movimento de pescadores, activo commercio e fabricas de conservas de peixes.

O porto, que dá accesso a navios de grande calado, mantém uma linha de commmunicações maritimas com a povoação de Abrahão, 5° districto do municipio de Angra, situado na Ilha Grande.

O trem prosegue por entre a paisagem estupenda. As ilhas Vandia, do Socó, do Alberto, das Enxadas; mais longe a Ilha Furtada, a do Jaguarão e a do Vigia, destacam-se da quantidade de pequenas ilhotas que povoam o oceano. Entre todas, porém, a que mais curiosamente prende a attenção do passageiro, é a ilha do Bandolim, assim chamada porque a sua forma e a disposição de uns coqueiros que nella viçam, dão-lhe a perfeita semelhança de um bandolim emborcado, com as respectivas chaves.

Um pouco ao sul da Ilha do Alberto fica o pharol de Itacurussá.

Ao longe, percebe-se o Pico de Marambaia (750) mts.) no extremo oéste da restinga do mesmo nome.

Depois de transpostos tres pequenos pontilhões, um sobre pequeno corrego, é o rio Catumby atravessado (k. 84.647) por uma ponte de 21^{m},41. Esta ponte fica situada na fóz do rio, cujas aguas ahi se espalham sôbre as alvas areias da praia de

Muriqüy — K. 85.612

Corrupç. de *myra-kí,* gente suja. E' uma especie de simios amarellos (*Atteles hypoxanthus*).

A estação está construida em uma estreita planura, entre a praia e a encosta elevada; é daqui que melhor se contempla a ilha do Bandolim, formosa e excentrica.

Logo depois da estação (k. 85.844) é transposta a ponte do Muriquy, de 13m,25.

Prosegue o trem, agora entre a rocha despida de vegetação e o mar coberto de ilhas.

Depois de um córte aberto no blóco rochoso abre-se um pequeno campo onde se acha o estribo *Praia Grande* (k. 88...) que toma o nome de praia a cujas bordas fica situado.

Praia Grande

No k. 90.259 é transposta uma ponte; e logo depois della apparecem as ruinas do antigo mercado de escravos pertencente a Luis Fernandes Monteiro — Barão de Sahy.

Os vestigios desse monumento de ignominia, que tão negras evocações trazem ao espirito do passageiro, alli perduram.

Empedernidas, como a alma do traficante, aquellas paredes não oscillaram, não ruiram, á passagem trepidante da locomotiva.

Depois de atravessada pequena planicie salitrosa, onde foi a estação *Sahy* (*) (k. 91.312), a linha transpõe o rio

(*) *Sahy* — corrupç. de *ça-y*, olhos pequenos, vivos; nome de umas aves pequenas, do genero *Tanagra;* designa tambem uma especie de simios, do genero *Cebus* e que é o mesmo saguim.

Sahy, por uma ponte de 31m,00 (k. 91.886), passa por entre as ruinas da casa de morada do referido Barão de Sahy, e momentos depois chega a

Ibicuhy — K. 95.200

Corrupç. de *yby-cuy*, terra fina, areia, pó.

Ao redor da miniatura das suas praias alvissimas, vão-se erguendo em Ibicuhy modernas edificações, *chalets* e *bungalows* elegantes que transformarão em breve o maravilhoso recanto em uma explendida estação balnearia.

Com as futuras obras das suas grandes officinas hydro-electricas de Mambucaba, a Central terá que utilizar o porto de Ibicuhy, por ser elle o unico proprio para a baldeação do pesado material de machinas a ser empregado naquellas obras. Accessivel, como o de Itacurussá, a

Ibicuhy

embarcações de grande porte, porém muito mais amplo que aquelle, o porto de Ibicuhy offerece tão manifestas vantagens que a propria iniciativa particular não vacillou em empregar capitaes avultados nas obras que alli se observam, de construcção do porto.

Continúa o trem a dois palmos do oceano, por entre córtes de rocha granitica e grande quantidade de pedras soltas. Destacam-se, no mar, nas proximidades da Ponta do

Itabóca (pedra arrebentada, furada) as ilhas Guahyba e Guahybinha.

Fechada, esguia, construida em estylo... desconhecido, passa a estação.

Eng.º Junqueira — K. 98.801

Gabriel Junqueira, engenheiro da Construcção ao tempo da inauguração do ramal.

A linha deixa agora a direcção sudoéste; e acompanhando sempre as anfractuosidades da costa, segue a fórma da Ponta de Itabóca, descrevendo uma grande curva e tomando exactamente a direcção opposta áquella que vinha seguindo.

Estamos na margem oriental da pequena e linda bahia de Mangaratiba.

No k. 101.... passa o trem pela parada *Ribeira* (nome do bairro a que serve), chegando pouco depois a

MANGARATIBA

Rio .... 103 k. 241
Altitutde .... 2 m. 000

Corr. de *mangará-tyba*, mangarás em abundancia.

Em 1620 Martim de Sá, capitaneando um numeroso grupo de indios *tupiniquins* estabeleceu-se na ilha de Marambaia, mudando-se mais tarde para o logar da Ingahyba onde foi erigido, na praia, um templo dedicado a São Braz.

Muito depois, entretanto, em 1688, "por desabrido aquelle logar, onde a resaca é constante", foi a aldeia mudada para o local em que se encontra hoje a villa de Mangaratiba.

Em 1785 já o Padre Salvador Francisco da Nobrega ahi encontrou, edificado pelos indios, um templo "dedicado á Mãe de Deus, sob o titulo particular de — Guia". Erigida a capella muito antes de 1700, só em 16 de janeiro de 1764 foi elevada a egreja parochial.

A aldeia, que em 1802 apenas possuia 70 casas e sem embargo de serem os seus habitantes "homens pouco affeitos aos trabalhos da lavoura e mais geitosos para o exercicio do remo", prosperou, e em 11 de novembro de 1831, era elevada á categoria de villa com a denominação de N. S. da Guia de Mangaratiba.

A villa de Mangaratiba é um dos mais formosos e convidativos recantos dos arredores do Rio de Janeiro.

Edificada á margem de formosossima bahia, em um pequeno espaço de terreno onde, entre a placidez das aguas azues e a suavisada penumbra da serra, as construcções se adensaram bordando ruas regulares e limpas, a interessante villa offerece o aspecto de uma miniatura de cidade.

A consoladora quietação da sua vida rural é periodicamente interrompida pela rumorosa visita domingueira de turistas que ás centenas enchem-lhe as ruas placidas e as pensões socegadas.

Possue agua canalizada, illuminação electrica, bem abastecidos estabelecimentos commerciaes, bons predios, destacando-se de entre estes o antigo solar do Barão de Sahy, ultimamente reformado pelo seu actual proprietario, Senhor Olympio Miguel Simões (*).

A dois kilometros de Mangaratiba, no fundo da bahia, existiu outr'ora uma verdadeira cidade — o Sacco de Mangaratiba.

Ponto de convergencia e de sahida forçada de toda a producção das redondezas, bem como do café e dos cereaes trazidos, por magnifica estrada de rodagem, de São Paulo e Minas, o Sacco de Mangaratiba tornou-se, pela sua situação geographica, notavel emporio maritimo, onde se armazenavam todos os generos vindos daquellas regiões fartamente productoras.

Ainda hoje, quem por alli passa, depara com os attestados vivos do que foi outr'ora a extincta cidade. Por toda a parte se extendem restos de edificações colossaes, esqueletos seculares envoltos na caricia das bromelias e dos fétos, não raro percebendo-se entre elles, sob a cortina verde dos muscineos, as ogivas carcomidas de um portão outr'ora principesco.

HOTEIS — *Hotel Balneario* e varias pensões.

POPULAÇÃO — 7.763 h.

SUPERFICIE — 522 km^2.

DISTRICTOS — Mangaratiba, Jacaréhy e Itacurussá.

POVOAÇÕES — Santo Antonio da Praia, S. Braz, Morro Azul, etc.

LIMITES — S. João Marcos, Itaguahy, Angra e Oceano Atlantico.

(*) Conta-se que, para receber o Imperador D. Pedro II o Barão reformára completamente o palacete, gastando nessa reforma cerca de 30:000$000; e que o Imperador foi a Mangaratiba e... não visitou o Barão.

RIOS — O municipio tem uma só vertente para o oceano, que delle recebe o Muxicongo, o Catumby, o Sahy, o rio do Sacco, os ribeirões Ingahyba e Coatiquara, e outros pequenos cursos d'agua, quasi todos formando lindas cachoeiras.

SERRAS — A do Leandro, a do Itaguassú e a das Lages.

CLIMA — Tropical, amenizado á noite por constante viração.

PRODUCÇÃO — Terras ferteis, produzindo café, algodão, cereaes, canna, mandioca, fructas, legumes, etc. A lavoura de bananas é muito importante, embora incipiente. O municipio possúe cerca de 1.500 cabeças de gado de varias especies, consistindo a sua industria na pesca e nas fabircas de conserva de peixes. Exporta peixe, amendoim, pedras, fructas, carvão vegetal, milho, feijão, aguardente, farinha, madeiras, lenha, tijolos, telhas, café, etc. Preço das terras: 200$ o hect.

VIAÇÃO — A Central córta toda a orla atlantica do municipio, nelle possuindo já sete estações. Excellente estrada de rodagem que se desenvolve na direcção norte, liga a villa á cidade de S. João Marcos, séde do municipio do mesmo nome; essa estrada, que ligava o porto do Sacco ao interior de S. Paulo e Minas, foi ultimamente reconstruida pelo Governo do Estado do Rio; della ainda restam, não só a honra historica de ter sido palmilhada varias vezes pelo regio sequito do Imperador D. Pedro I, como tambem as primi-

tivas obras de arte, verdadeiros monumentos de solida construcção colonial. Até Passa Tres, essa estrada conta 43 kms. Partem de Mangaratiba as linhas maritimas que a ligam a Jacaréhy, Abrahão, Paraty e Angra dos Reis. O serviço é feito por lanchas pertencentes á Empresa Sul Fluminense e que estão em correspondencia com os trens da Central.

Entre Mangaratiba e Angra já se acha construida a linha, na extensão de 60 k. faltando-lhe apenas os trilhos.

RAMAL DE AUSTIN

A linha de Austin, cujo fim principal foi facilitar o transporte de gado para o Matadouro de Santa Cruz, (*) deveria, para preencher mais economicamente aquelle objectivo, ter partido da estação de Belém. Teria attingido, com os mesmos 34 kilometros, o ponto visado, e encurtaria de 13 kilometros o seu desenvolvimento entre Belém e Santa Cruz. Isto é, o percurso entre estas duas estações, que por Deodoro é de 73 kilometros e por Austin 47, passaria a ser, em linha directa, de 34.

Mas o facto está consummado; e a regra geral é applaudir os factos consummados. Não fujamos á regra.

A nova linha é, incontestavelmente, de grandes effeitos economicos. Por ella, em breve, não só os trens da Oéste, como os da Sul de Minas, virão a Alfredo Maia.

Pelo decreto n. 5.041, de 28 de setembro de 1926, o governo encampou, para o entregar á Central, o trecho da Sul de Minas que vae de Santa Rita a Passa Tres, abrindo, no mesmo decreto, um credito de 3.000:000$ para a construcção do prolongamento até Angra. Tivesse sido aquelle credito devidamente applicado, e já os trilhos da Sul de Minas estariam talvez no litoral (Angra dos Reis).

A ligação entre Angra e Mangaratiba, não póde deixar de fazer-se em breves dias. E' uma questão de boa vontade, de "um bom momento", dos responsaveis pela orientação da nossa expansão economica. O leito da Central, ligando esses dois pontos, está, como dissemos em outra parte deste livro, quasi completamente concluido.

Desviado o credito acima referido, para attender a serviços de outra natureza, continuaram as pontas dos trilhos

---

(*) Para o mesmo fim, já em 18 de março de 1872, o Dr. Thomaz Cockrane requeria á S. A. Imperial a Princeza D. Isabel, a concessão de privilegio para construcção de um ramal ferreo, de bitola larga, das immediações de Maxambomba ao Curato de Santa Cruz.

da Sul de Minas, a enferrujar em Passa Tres, por falta do attrito salutar do seu complemento — a róda.

Mudado o governo em 1914, e consequentemente mudado o programma financeiro com que cada um delles inutiliza o trabalho do antecessor, lá permaneceram os 30 kilometros de linha da Central, entre Mangaratiba e Angra, abertos, construidos, faltando-lhes porém os dois fios de aço que caracterizam os caminhos ferreos.

Attingido o porto de Angra os trilhos da Central encontrarão os da Oéste, o que importa na esperança de uma immediata ligação com a Sul de Minas porque, quando não seja cumprido o decreto acima citado, poder-se-á ligar, um pouco aquem de Rio Claro, a linha da Oéste com a da Sul de Minas em Passa Tres; é um trecho de 10 kilometros, dos quaes nove já têm o leito prompto.

Feito isso, e estabelecida a linha mixta entre Santa Cruz e Angra, estará fechado o circuito da Linha Auxiliar, pelo contacto já existente em Santa Rita do Jacutinga.

E os trens da Oéste e da Sul de Minas, virão a Alfredo Maia pela nova linha da Central.

O novo ramal representa uma extensão de 34 kilometros, com bitola mixta: 30 kilometros na direcção SO, até Santa Cruz, no ramal de Angra; e 4 kilometros na direcção NE, até Carlos Sampaio, na Linha Auxiliar.

Em todo o seu percurso numerosas são as obras de arte. Dentre ellas, devemos destacar as seguintes: ponte de 120 metros, sobre o Guandú-mirim; pontilhão de 15 metros; quatro pontilhões de 6, e seis pontilhões de 5 metros; e 80 boeiros. Além disso, foram construidos quatro grupos de 5 casas cada um, para residencia de trabalhadores.

O ramal foi inaugurado em 5 de fevereiro de 1929. A sua construcção foi chefiada pelo engenheiro Jurandyr Pires Ferreira e a execução das obras coube ao empreiteiro Alfredo Dolabella. Os trabalhos tiveram inicio em 1926 e estiveram paralisados, por falta de verba, durante o periodo de sete mezes.

A linha foi construida, numa grande extensão, em terrenos doados á Estrada pelo Conde Modesto Leal (*); ella é toda traçada na bacia do rio Guandú, tendo á direita a serra de Catumby, e á esquerda a de Madureira. Atravessa o territorio do Estado do Rio (municipio de Nova Iguassú), desde Carlos Sampaio até a ponte do Guandú-mirim; e dessa ponte em deante o do Districto Federal.

(*) Alguns desses terrenos foram comprados, em 1911, á Condessa de Aljezur (D. Anna Carolina Saldanha da Gama), segunda mulher do Conde de Aljezur. Pertencem hoje á Companhia Normandia, da qual são maiores accionistas os irmãos Guinle.

Conta quatro estações, sendo a primeira

Cabuçú — K. 49.623

Corrupç. de *caba-uçú*, o vespão, o maribondo; uma especie de abelhas.

Primitivo engenho do Cabuçú que, com o de Marapicú, formava as duas mais importantes propriedades agricolas do Morgadio de Marapicú, que possuia 200 escravos e que produzia annualmente 120 caixas de assucar e 35 a 60 pipas de aguardente. Esse Morgadio foi instituido em 1772 por D. Helena Ramos, filha de Clemente Pereira de Azeredo Coutinho e Helena Andrade Souto Maior.

"Cabuçú"

A' direita desta estação está situado um vasto edificio (Packing House) com as mais modernas installações para o acondicionamento da laranja (2.400 caixas diarias) a exportar para o estrangeiro. Pertence á firma Guinle & Cia., que tem na região um plantio de cerca de um milhão de pés daquella auranciacea.

"Engº. Araripe"

A segunda estação, que ainda não foi inaugurada, se localizará no k. 54.903. A terceira é

Engenheiro Araripe — K. 58.823

Paraizo, é o nome da localidade. Arthur de Alencar Araripe, Intendente da Estrada, fallecido em 1918.

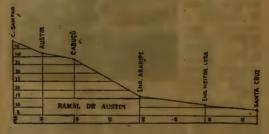
Um pouco além de Engº. Araripe é a linha atravessada (por meio de extensa passagem superior) pela estrada de rodagem Rio-S. Paulo.

Essa mesma estrada atravessa o Guandú-mirim em linda ponte parallela á da Central.

Chama-se a quarta estação

Engº. Heitor Lyra — K. 68.103

Heitor Lyra da Silva, Chefe da Tracção Electrica.

Santa Cruz — K. 76.303

RAMAL DE S. PAULO

O ramal de São Paulo constitue a mais notavel das linhas ferreas sul-americanas.

Nem ha, no continente, estrada de ferro que ligue dois emporios commerciaes tão importantes como as cidades do Rio e de São Paulo.

No seu percurso, de 390.931 mts. o ramal, propriamente dito, serve a 17 florescentes cidades que lhe augmentam o valor industrial e proporcionam á vista do passageiro as delicias da variedade na viagem que, por si, já é naturalmente encantadora.

Quasi todos os trens de passageiros desta linha partem directamente da estação D. Pedro II.

O ramal entretanto tem inicio na estação de Barra do Pirahy, onde, em cumprimento do decreto de 9 de maio de 1855, a Estrada dividiu-se nos dois ramaes: o de Porto Novo, em Minas, e o de Cachoeira, em São Paulo.

Foram inaugurados successivamente no ramal de Cachoeira: o trecho de Barra do Pirahy a Barra Mansa (k. 154.035) em 16 de setembro de 1871; o de Barra Mansa a Floriano (k. 172.910) em 10 de agosto de 1872; o de Floriano a Engº. Passos (k. 216.554) em 30 de junho de 1873; o de Engº. Passos a Lavrinhas (k. 245.839) em 21 de outubro de 1874; o de Lavrinhas a Cachoeira (k. 265.492) em 20 de julho de 1875.

O trecho de Cachoeira a São Paulo constituia a antiga E. F. S. Paulo-Rio de Janeiro, que iniciou os seus trabalhos no Braz, em 6 de novembro de 1875, chegando a linha, de bitola de 1m,00, á Cachoeira, em 8 de julho de 1877.

A E. F. S. Paulo-Rio de Janeiro foi incorporada á Central por decreto n. 701, de 30 de agosto de 1890 e o

Carro do Imperador — 1876 (Companhia E. F. S. Paulo — Rio de Janeiro)

alargamento da bitola foi inaugurado em 1896 e concluido em 1908. Ao partir de

Barra do Pirahy — K. 108.222

o trem cruza uma passagem superior, atravessa os graciosos suburbios da cidade e marginando sempre o Parahyba por entre uma série de verdejantes serros, prosegue a sua marcha. E então, aos olhos do passageiro se apresenta o grandioso scenario formado pelas ramificações da serra do Mar, á esquerda, pelas da Mantiqueira, á direita e no centro pelo pittoresco valle do Parahyba.

Esta paizagem, *mutatis mutandis*, é admirada até ás proximidades de Guararema, nas altitudes da divisoria das aguas do Parahyba e do Tieté.

Transposta a ponte do k. 110.020, vae o trem a

Pulverização — K. 110.668

Foi installada para servir á usina de pulverização do carvão nacional empregado pela Estrada; hoje é deposito armazenador de carvão.

Santa Cecilia — K. 112.508

Depois de Santa Cecilia o trem córta um pequeno corrego (k. 112.547) e passa por

União — K. 115.836

que, inicialmente (1920), teve o nome de "Engº. Neiva".

Tanto aquella como esta são estações cujos nomes se reportam a antigas fazendas existentes nas respectivas localidades.

Um lindo ribeirão é transposto quasi na propria foz (k. 116.545-5m,60).

Dr. Luis de Paula — K. 117.643

Dr. Luis de Paula, medico clinico, ha longos annos residente em Barra do Pirahy.

Depois de atravessar a ponte União (k. 117.778-6m,90) e a do k. 117.913, passa o trem por

Vargem Alegre — K. 121.890

Situada na séde do 5º districto (do qual tomou o nome) do municipio de Barra do Pirahy.

Ahi está installada a Colonia de Alienados mantida pelo Estado do Rio e ultimamente remodelada.

A estação serve a uma importante zona caféeira.

De Vargem Alegre parte o trem cortando pastagens salpicadas de cabeças de gado, isoladas umas, outras em pequenos grupos; "paizagem e gado" cuja melancholia mais aviva a lembrança do que foram, no Imperio, essas uberrimas paragens cultivadas pelo braço negro e onde feracissimos cafézaes tão cubiçada tornaram a abençoada nesga de terra.

Depois de Vargem Alegre entra o trem no municipio de Pirahy e após a travessia dos ribeirões João Congo (k. 123.609), Maria Preta (k. 125.548-9m,70), e Cachimbáu (k. 128.628-10m,00), córta um pequeno corrego (k. 129.175-1m,40) e chega a

Pinheiro — K. 130.192

José Breves Pinheiro, antigo fazendeiro da localidade, foi quem deu o nome á estação.

Pertence ao municipio de Pirahy (*) e goza de excellente clima com a, temperatura média de 20°,8. Ahi se acham localizados o Posto Zootechnico e a Escola Superior de Agricultura pertencentes ao Ministerio da Agricultura.

Pinheiro é ligada á séde do municipio por excellente estrada de rodagem de 20 k.; á cidade de Barra do Pirahy por outra de 25 k.; e ao districto de Arrozal por outra de 12 k.

Foi séde da extincta 1ª. Residencia do ramal de São Paulo.

Depois de atravessar a ponte de Tres Póços (k. 135.320 -8m,90), o trem passa por

Tres Póços — K. 135.768

Nome de importante fazenda fundada por D. Cecilia de Moraes Monteiro de Barros.

Entrando no municipio de Barra Mansa, pela ponte Nova (k. 136.541-6m,05), o trem penetra depois no primeiro tunnel do ramal (k. 137.916-71m,06) e passa pela estação

Rademaker — K. 138.353

Jorge Rademaker Grunewald, Chefe do Trafego em 1876.

Prosegue o trem. O pontilhão do Bruno (k. 141.885) e a ponte das Mercêdes (k. 143.165), são rapidamente

---

(*) *Pirahy* apresenta simultaneamente dois aspectos contrarios: o da garridice peculiar á época de "la garçonne" e o de veneravel reliquia de um passado de grandezas: lindos e modernos jardins, Camara e Cadeia de construcção leve e graciosa, ao lado de vetustos sobradões de estylo colonial que ourelam estreita e socegada rua calçada á lages. No fim da rua, como um traço de união entre a *urbs* e a zona rural, depara-se elevada ponte sobre o Pirahy; bem localizado, em frente, fica o vasto e solido predio da Casa da Misericordia.

A cidade tem hoteis, escolas, agua canalizada e illuminação electrica.

Em 1817 era freguezia. Creada villa em 1837, tomou os fóros de cidade em 1874.

A egreja matriz, sob a invocação de Nossa Senhora Santa Anna, é um lindo templo, explendidamente situado a meia costa da colina em cujas fraldas repousa a cidade.

O municipio, fertil e saudavel, possue importantes lavouras. Nelle está situado o celebre Salto do Ribeirão da Lage, manancial de força e de riqueza da Companhia Light and Power.

Preço das terras: 80 a 120 mil réis por hectare.

A estação da Sul de Minas, que serve a cidade, marca a altitude de 357 mts. e dista 25 k. de Barra do Pirahy e 13 de Passa Tres.

Da séde a Bom Jardim e a Barra Mansa, distam, por estrada de rodagem, 18 e 39 k., respectivamente.

População — 14.500 h.

Superficie — 841 km².

transpostos. Isolado, no alto, surge á esquerda um elegante *bungalow*.

Depois do pontilhão da Agua Limpa (k. 143.828) passa o trem por

Volta Redonda — K. 144.482

Uma linda curva formada pelo Parahyba nas immediações, deu o nome á estação.

Serve a graciosa povoação de Volta Redonda, situada além do rio, cujas margens são ahi ligadas por extensa ponte.

São transpostas as pontes do Brandão (k. 145.322-21m,98), e do k. 149.584.

No k. 152.363 o trem atravessa a ponte Barra Mansa, de 22m,00, sobre o rio do mesmo nome, chegando um pouco depois a

BARRA MANSA

Rio.	154 k. 035
S. Paulo.	345 k. 118
Altitude.	376 m. 000

Toma o nome do rio Barra Mansa que ahi desagúa no Parahyba.

Situada á direita deste rio, em pittoresca eminencia, a pequena Barra Mansa, garrida e asseada, deixa sempre a melhor impressão ao passageiro.

A povoação do Curato de São Sebastião de Barra Mansa da Provincia do Rio de Janeiro foi erecta em villa, com a denominação de Villa de São Sebastião de Barra Mansa, em 3 de outubro de 1832. A lei provincial n. 990, de 15 de outubro de 1857, deu-lhe os fóros de cidade.

Capella em 1820, curato em 1829, transformou-se em matriz na data da elevação á categoria de villa.

Custodio Ferreira Leite (Barão de Ayuruóca), D. Marianna Leite Guimarães, Antonio Marcondes do Amaral, e outros, foram os iniciadores da fundação da cidade.

Possue 18 ruas, algumas muito bem calçadas a parallelepipedos e mac-adam, bellas praças ajardinadas, bons predios (3.000 em todo o districto).

Ha um grupo escolar, 11 escolas isoladas, a Escola Monteiro de Barros e a Escola nocturna Vieira da Silva. O Governo do Estado acaba de fundar em Barra Mansa uma Escola Normal. A bibliotheca municipal conta 3.370 volumes e a cidade conta 7 jornaes periodicos.

E' dotada de luz e força electrica, agua canalizada, rêde de esgotos e telephonia.

O edificio da Prefeitura, construido em 1861, é de imponente belleza architectonica. A matriz é das mais bellas do interior fluminense.

A agencia do Banco do Brasil, o Moinho Santista, de 7 andares, o Grupo Escolar, o Casino, destacam-se entre os mais importantes edificios.

A praça do Centenario, fronteira á Prefeitura, executada pelo consagrado paisagista Glaziou, o mesmo que traçou a Quinta da Bôa Vista, encanta pela sua belleza. Foi modernizada e conta com innumeras distracções, que constituem grande prazer para as creanças.

Muito linda igualmente, é a praça Ponce de Leon, em frente á Matriz, com moderno systema de illuminação electrica subterraneo e confortaveis bancos de cimento armado.

A principal arteria da cidade é a avenida Joaquim Leite, de grande largura, com uma série de refugios ao centro.

A "Assistencia aos Necessitados" e a "Casa de Misericordia", piedosos institutos de caridade, merecem menção especial.

Além das capellas de Santa Cecilia, São Benedicto e Nossa Senhora Apparecida, possue a cidade uma bella Matriz, consagrada a São eSbastião.

HOTEIS — *Hotel de Oéste* e *Hotel Careca.*

POPULAÇÃO — 30.000 h. — Da séde, 8.000

SUPERFICIE — 1.184 km².

DISTRICTOS — Barra Mansa, Amparo, Divisa, Espirito Santo, Quatys, São Joaquim (*) e Falcão.

POVOAÇÕES — Saudade, Tijuco, Rosita, Antonio Rocha, e Volta Redonda.

LIMITES — Estados de Minas e São Paulo, e municipios de Valença, Barra do Pirahy, Rio Claro e Rezende.

RIOS — O territorio é atravessado pelo Parahyba e seus tributarios Bananal, Barreiro, Turvo e diversos ribeirões; e pelo Rio Preto, nas divisas com o Estado de Minas.

SERRAS — Do Rio Bonito, das Minhocas e outros contrafortes da Mantiqueira com denominações locaes.

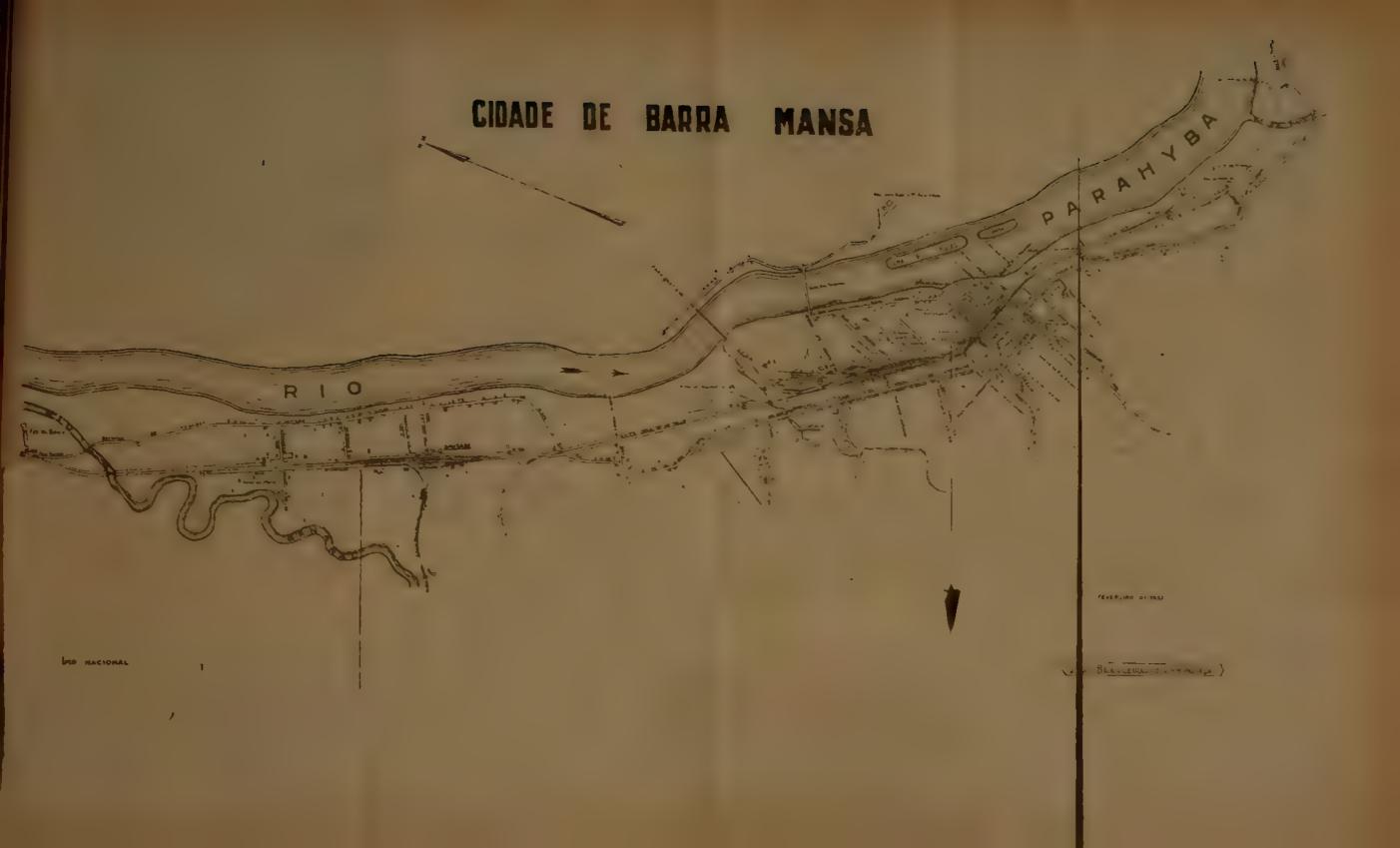
(*) Consta, sobre a origem do arraial, a seguinte lenda: tres irmãos, ao sahirem de casa, combinaram que, onde se encontrassem ao meio dia, ahi estabeleceriam a séde de uma freguezia.

E cumpriram o ajustado, erigindo na localidade a capellla de São Joaquim.

A MAN

FEVEREIRO DE 1933

AS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

CIDADE DE BARRA MANSA
RIO PARAHYBA
NACIONAL

CLIMA — Secco e ameno.

PRODUCÇÃO — O sólo é rico e fertil, nelle se encontrando muitas jazidas mineraes: argila, calcareo, ferro, manganez, talco, kaolim, graphite, mica, etc. Ha no municipio grandes culturas de canna e café e desenvolvida industria pastoril (33.000 cabeças de gado). Ha tambem fabricas de banha, vinhos, aguas gazozas, tecidos de malha, malas, algodão, lã e sêda, a fabrica de pilhas Gaillard, a estamparia da Sociedade União Industrial, o Moinho Santista e as im-

Barra Mansa — Moinho Santista

portantes officinas da Oéste de Minas. Exporta banha, artigos de folha de Flandres, sabão, cal, telhas, etc. Preço das terras: 2:500$ a 3:000$, nas proximidades da séde municipal.

VIAÇÃO — O territorio de Barra Mansa é cruzado pelas estradas de ferro Central e Oéste de Minas; a Central atravessa-o por 38 kilometros, de Tres Poços a Floriano.

Barra Mansa é estação inicial da Oéste de Minas, que, em direcções oppostas, se dirige a Angra dos Reis, no litoral do Estado do Rio, a 107 k., e a Patrocinio, no Estado de Minas, a 793 k.

Além das de ferro, existem as estradas de rodagem de Volta Redonda ao Amparo, com 24 k.; a de Floriano a Quatys; a de Barra Mansa ás margens do Rio Preto; a de Barra Mansa ao Rio Claro, com 30 k.; e a de Barra Mansa a Bananal, em São Paulo, com 22.

* * *

De Barra Mansa segue o trem pela direita do Parahyba e sempre em sentido opposto ao seu curso.

Ha ahi trechos de impressionante belleza no vasto scenario que o rio sulca com as suas aguas, ora espumosas e murmurantes, ora serenas e silenciosas como as de um lago tranquillo.

No k. 154.810 é atravessada uma ponte.

Saudade — K. 156.473

Saudade, palavra que já perdeu os decantados fóros de exclusividade para a nossa lingua, (Carolina Michaelis — A saudade portuguêsa), se bem que continue a "soar meigamente", maxime, aos ouvidos de quem viaja. Uma saudade, provavelmente, deu o nome á primitiva fazenda ahi existente, que o transmittiu á estação.

Aqui se verifica o entroncamento do sub-ramal de Bananal.

Logo além da estação, a linha atravessa a ponte do Bananal, de 51^{m},86, sobre o rio do mesmo nome (k. 157.609); depois margeia o Parahyba muito de perto, correndo o trem por entre as aguas largas e tranquillas e os montes successivos da encosta abrupta; é transposto o corrego Goiabal (k. 162.172-6^{m},00); já se começam a perceber as cristas azuladas da imponente Mantiqueira.

Transposta a ponte de Pombal (k. 164.364-6^{m},02), chega o trem a

Pombal — K. 164.798

Nome de antiga fazenda situada na localidade.

O trem corta o corrego Lagoinha (k. 168.417), pela ponte da Bôa Viagem (5^{m},54), e passa pelo estribo

Primavera — K. 169.000

A' esquerda apparece, graciosa e humilde, a capellinha erguida a expensas dos operarios da antiga pedreira de Divisa; é transposta a ponte dos Orphãos (k. 169.723-18^{m},00); no k. 171.005, ponte de 7^{m},00.

E agora melhor se divisam os cimos da serra, que por fim se revelam em toda a plenitude da sua grandeza, na estação

Floriano — K. 172.910

A antiga "Divisa", primitivamente chamada "Passa Vinte", tomou o actual nome em homenagem ao Marechal Floriano Peixoto, que fôra procurar na amenidade de um clima salubre o lenitivo para males incuraveis, e que ahi veiu a fallecer em 1895, na fazenda do Paraiso, pertencente

ao Dr. Benjamin Franklin. Essa fazenda fica situada á esquerda, um pouco antes da estação.

Bem em frente a "Floriano" o Parahyba apresenta soberbo aspecto, inflectindo para o sul, como se quizesse, liquido gigante, fugir da Mantiqueira, gigante de pedra que lhe obumbra a margem esquerda em larga parte do curso.

A estação, que está situada na séde do districto de Divisa, serve a povoação de Remedios.

Ao partir de Floriano, a linha atravessa o corrego Cachoeira (k. 173.050 - 6m,00), entra no municipio de Rezende e inflecte para suéste, abandonando por um breve trecho a margem do Parahyba; e por entre a linda paizagem, (que á direita é grandiosa) corta o rio Barreiro na ponte de Santo Antonio dos Barreiros, de 27m,22 (k. 180.545), e passa por

Bulhões — K. 182.186

Antonio Maria de Oliveira Bulhões, Engº. Chefe da 3ª Divisão (Pessoal Technico) em 1870.

Neste trecho, ao norte, distingue-se o alvo casario da povoação do Queima Pita, assente á esquerda do Parahyba, e onde termina a linha ferrea da Usina Porto Real.

Os ribeirões do Barbosa — ponte do Suspiro, de 5m,70 (k. 186.379), e Razo, bem como o corrego Taquara (k. 187.123 — ponte da Jararaca, de 5m,82), e o pontilhão dos Inglêses (k 187.813), são atravessados pela linha entre Bulhões e

Suruby — K. 188.868

Chamou-se, durante muito tempo, "Oliveira Botelho"; voltou, em 1930, ao seu primitivo nome.

Era o ponto inicial da extincta E. F. Rezende a Bocaina, que tinha como "terminus" a estação Tibiriçá, além de São José do Barreiro, cidade paulista situada a 39 k. e assente na serra da Bocaina, em cuja vertente meridional tem origem o Parahyba.

Um pouco adeante da estação passa o trem para a margem esquerda do Parahyba, transpondo-o na ponte de Suruby, de 119m,48 (k. 189.191). E depois de transpor o ribeirão Lambary (17m,76-k. 190.029, chega a

REZENDE

Rio...........................	190 k. 777
S. Paulo......................	308 k. 376
Altitude	394 m. 690

Homenagem ao 5º Vice-Rei do Brasil, o 2º Conde de Rezende, D. José Luis de Castro.

E' cidade desde 13 de julho de 1848 e séde de um dos maiores municipios do Estado do Rio. Foi fundada em 1744 por Simão da Cunha Gago, vindo de Ayuruóca. Em 1747 constituia-se a capella de N. S. da Conceição, confiados os serviços do culto ao Padre Teixeira Pinto. A 29 de setembro de 1801 era villa, levantada pelo Coronel Fernando Dias Paes Leme. Teve o nome de Parahyba Nova e depois o de Campo Alegre. Era o Timburibá, do gentio.

"Rezende"

Tem bons edificios, ruas bellamente calçadas a parallelepipedos, templos sumptuosos, excellente theatro, grande Casa de Misericordia, imprensa periodica, possue 2 grupos escolares e 11 escolas isoladas.

Na praça Pereira Barreto, ergue-se o busto do Dr. Luis Pereira Barreto, medico e scientista de merito e grande criador.

Ao lado do busto do Dr. Oliveira Botelho, na praça do mesmo nome, fica o monumento ao café, offerecido pela Sociedade Nacional de Agricultura, em 9 de dezembro de 1922. E' um artistico obelisco em granito e bronze, rodeado de pés de café. O monumento significa a homenagem prestada ao municipio de Rezende, por ter sido no seu solo plantado o primeiro caféeiro do Brasil (*).

(*) Elisée Reclus affirma que o "primeiro caféeiro, vindo de Cayenna, foi introduzido em Belém (Pará) em 1727".

Uma esplendida ponte metallica, com 257 metros, liga a cidade aos Campos Elyseos, na margem esquerda do rio.

"Rezende" é séde da 3ª Inspectoria de Linha.

HOTEIS — *Central* e *dos Viajantes.*

POPULAÇÃO — 35.000 h. — Da séde, 6.000.

SUPERFICIE — 2.126 km².

DISTRICTOS — O da séde, Campos Elyseos, Porto Real, Campo Bello, Sant'Anna, Vargem Grande, São Vicente Ferrer.

POVOAÇÕES — Bulhões, Queima Pita, Babylonia, Estalo, Itatiaia, Buraco Quente, Barreirinha. etc.

LIMITES — Barra Mansa, Estado de Minas e Estado de São Paulo.

RIOS — Correm pelo municipio o Parahyba, com os seguintes affluentes: Sant'Anna, Lage, Sesmarias e Barreiro; e o rio Preto, nas divisas com o Estado de Minas e que forma, no municipio, a poderosa cachoeira da Fumaça (5.000 cvs.-100 metros de quéda).

SERRAS — As montanhas de Rezende são uma ramificação da serra da Mantiqueira, que parte do Itatiaia, com rumo léste.

CLIMA — Muito procurado. Temp. med. — 20°,7.

PRODUCÇÃO — O solo do municipio contém silex, argila, calcareos, kaolim, talco, cimento, manganez, malacacheta, turfa e turmalinas. Possue mattas com bôas madeiras e é proprio para todas as culturas, produzindo bem a alfafa, o fumo, uvas e fructas européas. O Governo Federal mantém no municipio um horto florestal. Rezende conta 986 propriedades agricolas e 4.659.600 caféeiros. A industria pastoril possue estabelecimentos de primeira ordem, sendo os seus productos muito apreciados; a população pecuaria orça em 40.000 cabeças de gado. A producção do leite attinge a cerca de 12.000.000 de litros annuaes; a da manteiga anda por 80.000 kilos, e a do queijo 40.000. Outras industrias se desenvolvem no municipio, merecendo menção as suas fabricas de productos medicinaes, do molho aromatico, de bebidas, de banha, de linguiça e, principalmente, a usina de assucar Porto Real. A producção do assucar vai por 34.000 saccos annuaes. Exporta café, assucar, cereaes, banha, bebidas e carnes preparadas. Preço das terras: 1:000$. o alqueire. A renda média annual do municipio é de réis 300:000$000.

VIAÇÃO — A estrada "Presidente Pedreira", de Floriano a Campo Bello, onde se bifurca, seguindo um dos ramos para

á serra do Picú e o outro para a ponte do Salto, na divisa com o municipio de Queluz; a de Rezende ás margens do rio Preto (36 k.); a de Rezende a Santo Antonio dos Barreiros, nas divisas do Estado de São Paulo; a de São Vicente Ferrer a Falcão, em Barra Mansa; a de Rezende a São José dos Barreiros, que aproveitou o leito da extincta estrada de ferro Rezende a Bocaina; e a Rodo-Riachuelo, com 27 k., ligando a cidade á estrada Rio-São Paulo.

Ha tambem a linha ferrea da Usina Porto Real, com 18 k. de extensão.

* * *

De Rezende vae o trem atravessar a ponte de Tres Morros (k. 192.522); e a de Portinhos, de $15^m,56$, sobre o rio do mesmo nome (k. 194.776). Passando depois por

Marechal Jardim — K. 197.799

Marechal Jeronymo Rodrigues de Moraes Jardim, Director da Estrada de 1894 a 1896
vae atravessar ainda as pontes do Rio Bonito (k. 198.706), sobre o rio do mesmo nome e de Santo Antonio (k. 202.564), sobre o rio Campo Bello ($38^m,80$ e $33^m,99$, respectivamente). Depois transpõe uma passagem inferior (k. 203.243), e chega a

Homem de Mello — K. 203.741

J. Marcondes Homem de Mello, Barão Homem de Mello, velho estadista do Imperio e erudito geographo, legou o seu nome á antiga "Campo Bello", de afamado clima.

Sitio muito pittoresco, possuindo um hotel para veranistas, insufficiente, aliás, para o grande numero de pessoas que, na estação calmosa, procura o refrigerio da sua amena temperatura.

Está localizada na séde do districto de Campo Bello.

Nestes ultimos annos as construcções têm ahi augmentado sensivelmente, valorizando-se muito os terrenos mais proximos á estação. Em "Homem de Mello" está situado um Hospital Militar modêlo.

E' dahi que partem os excursionistas em demanda de um dos pontos mais elevados desta formosa terra de Santa Cruz, o Itatiaia, nas Agulhas Negras, a 2.994 metros de altitude (calculo do Dr. Massena).

Dos homens illustres, que têm subido ao Itatiaia (quasi sempre occulto no seu alvo capacete de neve) citam-se: Franklin da Silva, em 1855; o engenheiro Massena, em 1867; Conde d'Eu, Dr. Glaziou e outros, em 1871; o engenheiro André Rebouças, com uma turma de alumnos da Escola Po-

lytechnica, em 1887, e o Dr. L. Cruls, em 1898. (*) "O Itatiaia, escreve o Dr. Rebouças, não é somente um monte Righi, ou um monte Washington, isto é, um pico elevadissimo, com infinitos panoramas: é uma região inteira a povoar, um cantão suisso, situado nos limites da Provincia do Rio de Janeiro, a algumas horas da capital do Imperio, por uma commoda via ferrea". Bem recentemente, o Dr. Clodomiro Vasconcellos, agudo espirito, que, na faina louvavel de dotar o seu Estado, como dotou, da melhor chorographia do Estado do Rio até hoje publicada, ahi realizou varias ascensões.

Na Estação Biologica de Itatiaia, situada em terras da antiga fazenda do Barão de Mauá, encontra-se, a 800 metros de altitude, o "pomar das macieiras", creado pelo referido barão.

O "Hotel Mira-Serra" recommenda-se pelo seu conforto e pela sua situação em frente á serra. O "Repouso Itatiaia" é uma excellente pensão, situada a 850 metros de altitude.

Da estação á raiz da serra distam 10 k. e ao Pico do Itatiaia, 16.

A estrada de rodagem, que conduz ás Agulhas Negras, margeia o rio Campo Bello até Prateleiras, além do Posto Meteorologico.

Ao deixar Homem de Mello, o trem se afasta do Parahyba, subindo o valle do ribeirão Santo Antonio, que é por fim transposto; cortado, porém, mais adeante (k. 210.628), o ribeirão Itatiaia (ponte de 16^m,46), de novo a linha se approxima do rio, em cuja margem esquerda fica

Itatiaia — K. 211.108

Ita, pedra; *tiâi*, que se levanta e tambem dente, entalhe; pedra que se levanta em pontas (**).

Subindo agora o valle do ribeirão Itatiaia, e depois o de seu affluente ribeirão das Conchas (transposto no k. 215.515-ponte de Santa Cruz, de 3^m,99), chega o trem a

Engº. Passos — K. 216.554

Primitiva "Boa Vista". Dr. Francisco Pereira Passos, um dos grandes Directores da Central.

(*) Em abril de 1898, fez o Dr. L. Cruls, Director do Observatorio do Rio de Janeiro, uma exploração ao pico do Itatiaia, em companhia do Conde von den Steen, Ministro da Belgica, e H. D. Beaumont, encarregado de negocios da Grã-Bretanha. De suas observações, concluiu que o Itatiaiassú (pico mais elevado da serra), mede 2.841 metros.

(**) *Ita*, pedra; *tiâi*, que sua; nome commum a todas as serras de vertentes — suando rios. (Diogo de Vasconcellos).

Ultima estação situada em territorio fluminense, onde o trem transpõe ainda duas pequenas pontes: a da Bôa Vista de 6m,80 (k. 216.848), e a do k. 218.864 (4m,16).

No k. 217.700 entra o trem em terras da Fazenda do Salto (área total 1.596.320m²), de propriedade da Estrada, que ahi possue vasta plantação (131.723 pés) de eucalyptus e de essencias indigenas (342 arvores) (*).

Na fóz do rio Salto (k. 219.356), passa o trem outra vez para a direita do Parahyba, pela ponte do Salto, de 42m,60, entrando no Estado de S. Paulo (**).

Pela margem esquerda do Parahyba extendem-se as terras da fazenda acima referida até as proximidades de

Engº. Bianor — K. 221.559

Bianor Silvano de Mendonça, Ajudante Technico da 5ª Divisão, em 1900.

Situada no municipio de Queluz e cinco kilometros áquem da primeira das quatorze cidades do grande Estado, atravessadas pela Central.

Como se verá, não são "cidades mortas"; antes, são florescentes cidades animadas da mesma seiva de vitalidade que se nota em todas as regiões do paiz e que fornecem á Estrada um apreciavel contingente de passageiros e de mercadorias. Nada concorre para desanima-las, no acompanhar o progresso das suas co-irmãs paulistas; se outras estão localizadas em regiões caféeiras de mais fortunoso aspecto commercial, nenhuma se lhes avantaja na situação climaterica, na posição geographica e nas proprias tradições, que tambem vivificam.

No k. 224.872 é atravessada a ponte do Moinho.

QUELUZ

Rio	228 k. 064
S. Paulo	271 k. 089
Altitude	470 m. 870

(*) O numero total de arvores existentes nas tres fazendas pertencentes á Central era, em 31 de dezembro de 1931, de 584.545.

(**) A linha atravessa a Cachoeira do Salto — altura da quéda, 28 metros; potencia, 39.381 kilowatts. E' digna de nota a diminuta largura do canal por onde correm, logo acima da ponte, as aguas comprimidas do Parahyba: quatro a cinco metros, no maximo. Cincoenta kilometros acima, entretanto, esse mesmo Parahyba permitte a navegação franca por embarcações de pequeno porte: entre Cachoeira e Quiririm, com effeito, na extensão de 130 kilometros, o rio tem a largura média de 85 metros e a profundidade minima de 1m,20.

Queluz é nome de além mar, cuja etymologia foi impossivel descobrir; baptisou-a o capitão general Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, português de lei (*).

Antigo aldeamento de indios Purys (**), já em 1803 era freguezia de São João Baptista de Queluz, tornando-se municipio em 1842 e elevando-se a categoria de cidade em 10 de março de 1876. E' séde de comarca, abrangendo o municipio de Pinheiros.

Está situada em sitio aprazivel, possue bons edificios de um e outro lado do rio e tem grande movimento commercial. Conta cerca de 350 predios.

Possue 1 grupo escolar e 10 escolas primarias, abastecimento dagua, esgotos e telephonia.

POPULAÇÃO — 8.000 h. — Da séde, 3.000.

SUPERFICIE — 175 km².

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Villa Queimada, etc.

LIMITES — Arêas, Cruzeiro, Rezende, Estado de Minas, Silveiras e Pinheiros.

RIOS — Claro, Cruzes, Entupido, Bonito, Salto e Itagaçaba, affluentes do Parahyba, que atravessa todo o territorio do municipio.

SERRAS — As elevações do terreno são constituidas pelas ramificações das serras da Fortaleza e da Mantiqueira.

CLIMA — Muito ameno e saudavel.

PRODUCÇÃO — O café (1.687.000 caféeiros), a canna e os cereaes são os principaes productos do municipio, no qual tambem se encontram jazidas de quartzo; a producção de cereaes é de 2.800 hectolitros de arroz, 700 de feijão e 11.600 de milho; a pecuaria é representada, entre outras especies, por 5.724 cabeças de gado bovino, equino e muar; existem no municipio 86 propriedades agricolas; a industria é representada por engenhos de assucar e aguardente. Exporta banha, fumo, couros, carvão, aguardente e café. Preço

---

(*) Dando-lhe o nome de Queluz, quiz por certo o seu padrinho honrar o velho e historico Palacio Real de Queluz.

(**) Sobre a fundação do aldeamento, costumes, indole e religião dos Purys, existe no livro do tombo da matriz uma curiosa noticia, escripta pelo Padre Francisco das Chagas Lima, a quem foi confiada a direcção do aldeamento e que com desinteressado zelo e proveitosa dedicação, promoveu rapidamente a prosperidade da aldeia.

das terras: mais ou menos 500$. por alqueire, nas proximidades da cidade.

VIAÇÃO — Pinheiros, a 19 k. e Arêas, a 12, são servidas pela estação de Queluz, que, como todas as cidades paulistas cortadas pela Central, está ligada a São Paulo por uma estrada de automoveis de primeira ordem, (a Rio-São Paulo), recentemente inaugurada e da qual partem ramificações para todos os municipios circumvizinhos. Assim é que Bananal, a 26 k., Barreiro, a 16, Silveiras, a 25, são localidades tambem servidas pela estação.

* * *

Ao deixar Queluz, roda o trem, passando pelo pontilhão do k. 228.153, pela ponte da Figueira (k. 230.172-5m,00) e pela estação

Inspector Octalicio — K. 232.990

Primitiva "Desvio da Pedreira". Octalicio dos Santos, inspector de estações, estupidamente assassinado, (1927) na plataforma da estação de Santos Dumont, quando no desempenho das funcções do seu cargo.

Ahi installou a Central um "britador" para o aproveitamento da excellente pedra da serra da Fortaleza, na macadamização da linha.

Proseguindo, passa o trem pela ponte do Remador (k. 233.394-4m,90), pela ponte do Magalhães (k. 236.445-10m,02), e pela estação

Villa Queimada — K. 236.746

A estação foi construida no proprio local em que outr'ora existiu uma aldeia de indios Purys.

Não longe desse aldeamento ficava a villa de........, sentinella avançada da civilização na conquista mansa dos primitivos senhores das nossas selvas.

Aos domingos, o sino alegre da Matriz conclamava os fieis para assistirem ao sacrificio maximo do Salvador.

Porque os pobres indios systematicamente se demorassem a comparecer á hora da missa, os padres (dizem) resolveram chama-los á ordem pelo meio suavissimo e brando de uma surra... theologal.

Em represalia, os indios reuniram-se e, uma noite, puzeram fogo á povoação, que no dia seguinte nada mais era do que uma *villa queimada*.

Depois de transpor a ponte de Silverio Coutinho (13m,70-k. 240.962), o pontilhão do k. 241.829, a ponte do Gaspar (k. 242.015-5m,90) e de atravessar novamente

o Parahyba pela ponte de Lavrinhas, de 67m,20 (k. 244.760), marcha o trem deixando, á direita, o vasto predio do Collegio Salesiano, localizado um pouco áquem de

Lavrinhas — K. 245.839

Antigas lavras existentes na região, onde, ainda hoje, se encontram jazidas de ouro e de brilhantes para os lados da Mantiqueira, deram, provavelmente, o nome á aprazivel localidade, que possue muitas casas, excentricamente edificadas ás margens rumorosas do Parahyba.

Elegante ponte sobre o rio encachoeirado liga as duas partes da graciosa povoação.

Pertence ao municipio de Pinheiros (*), de cuja séde dista 12 k. A passagem por este municipio relembra a celebre caverna, com diversas divisões, formada por uma lage consideravel e que foi, outr'ora, habitação de indios; esta caverna fica situada no bairro Rio Claro, na Mantiqueira.

A estação serve ao municipio de Silveiras, cuja séde dista 15 kilometros.

Deixando Lavrinhas, o trem atravessa os ribeirões Jacumirim; Jacú, pela ponte do mesmo nome (k. 246.495 - 32m,00); passa pela garganta dos Criminosos (k. 248); corta o ribeirão Lopes, pela ponte do Lopes (26m,70 - k. 250.536); rapidamente corre sobre as pontes do Novaes (k. 251.067 - 364 - 464), e chega a

CRUZEIRO

Rio	252 k. 382
S. Paulo	246 k. 771
Altitude	514 m. 012

A antiga Embaú adoptou o religioso nome de Cruzeiro, cuja origem é obvio declinar.

(*) *Pinheiros*, a antiga povoação de São Francisco de Paula dos Pinheiros, é municipio desde 1881, pertence á comarca de Queluz e tem dois districtos: o da séde, creado em 1845, e o de Lavrinhas, creado em 1917.

Possue abastecimento de agua.

Está na altitude de 480 metros e goza de excellente clima.

Dista 12 k. de Lavrinhas, outros 12 de Cruzeiro e 19 de Queluz.

O municipio tem a superficie de 220 km². e a população de 4.400 habitantes.

Fartamente regado pelo Parahyba e seus affluentes, Claro Jacú, do Lopes, Jacú-Mirim e do Braço, o seu territorio é fertil, produzindo em abundancia café e cereaes; para os lados da Mantiqueira, que o separa do Estado de Minas, possue jazidas de ouro e de brilhantes.

Preço das terras 200$. por alqueire.

E' cidade desde 1888 e remonta ao anno de 1781 a sua fundação. Em terras doadas por João Ferreira da Encarnação erigiu o sargento-mór Antonio Lopes da Lavre uma capella sob a invocação de N. S. da Conceição. A 19 de fevereiro de 1846 era a povoação elevada a freguezia e a 6 de março de 1871 á categoria de villa.

A lei n. 789, de 2 de outubro de 1901, transferiu a séde do municipio para a estação de Cruzeiro, retomando a antiga séde o seu primitivo nome de Embaú.

Possue mais de 2.000 predios, muitas escolas, 38 ruas amplas e alinhadas, com bons edificios. Praças ajardinadas.

Centro commercial de grande importancia, com muitas industrias em prospera actividade. Cruzeiro tem-se desenvolvido extraordinariamente nestes ultimos annos.

Conta um grupo escolar, 17 escolas isoladas (oito na cidade) e Escola Normal.

Estão ahi situadas as officinas da E. F. Sul de Minas, com cerca de 1.200 operarios.

A cidade é illuminada a luz electrica, tem rêde de esgotos, telephonia urbana e interurbana e agua canalizada.

Nella se encontram dois confortaveis cinemas, um dos quaes, o Cine-Theatro Capitolio, com logares para 1.000 pessôas.

HOTEIS — *Hildebrando, Globo* e *Internacional.*

POPULAÇÃO — 18.000 h. — Da séde, 10.000.

SUPERFICIE — 317,5 km².

DISTRICTOS — Cruzeiro e Embaú.

POVOAÇÕES — Brejetuba, Monteiro e Entre Rios.

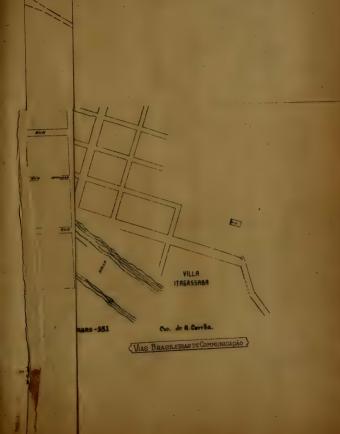
LIMITES — Estado de Minas, Pinheiros, Queluz, Jatahy, Cachoeira e Piquete.

RIOS — Embaú, Passa Vinte, Brejetuba, Embaú-Mirim, Batedor e Monteiro, além do Parahyba.

SERRAS — Mantiqueira e Moraes.

CLIMA — Geralmente salubre.

PRODUCÇÃO — Sólo fertil, prestando-se a todas as culturas, rico em manganez e possuindo tambem jazidas de marmore. Produz 2.500 hectolitros de arroz, 600 de feijão e 4.500 de milho. A industria pastoril e a agricultura têm aqui notavel desenvolvimento. O municipio conta 1 milhão e 500 mil pés de café, cerca de 10 mil cabeças de gado e 25 fabricas.Exporta massa, banha, carnes preparadas, xar-

RUA
RUA AFFONSO
RUA
VILLA
ITAGASSABA
Cop. de A. Corrêa.
VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

que, batatas, lacticinios, farinha, cal e café. Preço das terras: 90$. por hectare.

VIAÇÃO — E' intenso o movimento de passageiros e de mercadorias na estação de Cruzeiro, de onde parte a E. F. Sul de Minas.

Uma estrada de rodagem de 15 k., liga Cruzeiro a Jatahy (ao sul), por onde passa a grande estrada rodoviaria São Paulo-Rio; Pinheiros, a 12 k. ao norte, está tambem ligada á estação por soffrivel estrada de rodagem, bem como Piquete, a nordéste.

* * *

Partindo de Cruzeiro, por entre verdes culturas matizadas, aqui, além, de habitações modernas, que contrastam com humildes choupanas, o trem atravessa a ponte do Alcides (k. 256.075-4^{m},00), a do k. 257.775 (15^{m},00), a do Embaú (k. 258.515 - 26^{m},70), sobre o rio do mesmo nome, e a do k. 259.052 (5 ^{m},00), antes de passar por

Embaú — K. 259.322

Amba-ybá ou *emba-yba*, alterado em *emba-ubá*, *emba-ú* (*), arvore de ôco, páu ôco (*Cecropia*).

Aqui se localizava a primitiva séde do municipio.

Neste trecho a linha toma, pronunciadamente, o rumo sudoéste. Com a mudança de direcção a serra da Mantiqueira passa para a esquerda do trem, alcandorando-se, grandiosa e abrupta, em formidando e alcantilado paredão.

No k. 264.729, é o Parahyba transposto pela quarta vez na ponte (117^{m},60) de

CACHOEIRA

Rio	265 k. 492
S. Paulo..................	233 k. 661
Altitude	520 m. 490

Foi a cachoeira formada um pouco abaixo pelo Parahyba, até ahi francamente navegavel desde S. José dos Campos, que deu o toponymo á antiga povoação de Santo

---

(*) Outros querem que o nome provenha de *Mbáu*, garganta. Era assim chamada a depressão da serra da Mantiqueira, por onde os bandeirantes fizeram a passagem para Minas, e que fica mais ou menos em frente á localidade.

Antonio da Bocaina, hoje possuidora de cerca de 1.000 predios.

Villa a 9 de março de 1880, foi elevada á categoria de cidade em 25 de agosto de 1892, e data de 1785 a sua origem.

Tem bons edificios, como o Forum, o Theatro, a Camara, o Grupo Escolar, o Mercado, etc. A Matriz, consagrada a Santo Antonio de Padua, tem um lindo aspecto; aliás, o quadro que a natureza ahi apresenta, com a fimbria azulada da serra da Bocaina ao sul, os taboleiros vastos em frente e o rio, sereno e largo, sulcando a planicie, offerece tambem lindo painel, que da propria vetusta estação póde ser amplamente apreciado.

A cidade tem rêde de esgôtos, illuminação e força electrica, telephonia e abastecimento de agua. Conta 1 grupo escolar e 9 escolas isoladas.

A estação é provida de bem sortido botequim.

Em Cachoeira está situado um destacamento de Machinas da Central.

HOTEIS — *Central, Oliva* e *Diniz*.

POPULAÇÃO — 15.000 h. — Da séde, 6.000.

SUPERFICIE — 242,5 km².

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Bocaina, Patos, Palmital, Pitéu, Conellinor, Uquia e Paes Barra.

LIMITES — Jatahy, Silveiras, Lorena, Piquete e Cruzeiro.

RIOS — O Parahyba, com affluentes pequenos, destacando-se o Bocaina.

SERRAS — Bocaina e Palmital.

CLIMA — E' reconhecidamente salubre.

PRODUCÇÃO — Sólo muito fertil, possuindo excellentes pastagens, que alimentam cerca de 6.000 cabeças de gado de varias especies. Café, arroz, canna, cereaes, fumo, fructas, etc., são as culturas entretidas em cerca de 60 fazendas que possue o municipio.

Conta diversos estabelecimentos de pequena industria, entre elles uma fabrica de moveis.

A industria de lacticinios é ahi importantissima, attingindo a exportação do leite a 15.000 litros diarios e a cerca

de 200.000 kilos annuaes a da manteiga; exporta tambem carvão, milho, arroz, feijão, café, couros e caseina. Preço das terras: nas proximidades da cidade, valem 1:200$. por alqueire; fóra dessa zona o preço medio é de 200$000.

VIAÇÃO — Possue o municipio 84 k. de estradas de rodagem, nas direcções de Silveiras, Jatahy, Cruzeiro, Lorena, Cunha e Campos Novos do Cunha.

* * *

Sempre ao longo do lindo valle do Parahyba, agora espaçoso e amplo, prosegue o trem passando pela ponte do k. 265.947, de 15m,40, e pelas do Pitéu, de 23m,25, (k.266.788) Canninhnas, de 8m,00 (k. 269.649) e Cannas, de 15m,40 (k. 271.796).

Cannas — K. 272.330

Nome do ribeirão que corre nas proximidades.

A estação pertence ao municipio de Lorena, cujo panorama já dahi se descortina.

Depois de atravessar a ponte do Páu Grande (k. 274.010-5m,00); a do k. 275.498; a do Jacaré (k. 277.489-4m,00); e a do Mandy (k. 278.388-5m,00) chega o trem a

LORENA

Rio	280 k. 604
S. Paulo....................	218 k. 549
Altitude	524 m. 400

Em 14 de novembro de 1788 o capitão general Bernardo José de Lorena, Governador de S. Paulo, deu á antiga povoação de N. S. da Piedade do Hepacaré (*hepacaré-goapacaré*, baixa da lagôa torta) a categoria de villa e o nome de Lorena.

O primitivo arraial do Porto de Hepacaré, fundado em 1705, por Bento Rodrigues Caldeira, João de Almeida Pereira e Pedro da Costa Collaço, elevado a curato em 1718, é cidade desde 1856.

A "Princeza do Parahyba" está admiravelmente situada em vasta e elevada planice e possue bellas praças, ruas rectas com bons edificios, (1.200) destacando-se o da egreja de São Benedicto, de estylo gotico. O cemiterio de Lorena é uma

maravilha no seu genero, sendo tambem digno de menção o Hospital de Misericordia (*).

A cidade tem agua canalizada, illuminação electrica, rêde de esgótos, telephonia urbana e interurbana, 2 grupos escolares e 25 escolas isoladas. Ha tambem o Gymnasio São Joaquim, dirigido pelos padres salesianos.

O 5º Regimento de Infantaria do Exercito ahi está localizado em quartel modelo, de 34 mil metros de área e cuja vista, á esquerda, impressiona agradavelmente.

Lorena é estação de entroncamento do sub-ramal de Piquete.

HOTEIS — *Rocha* e *Guarany*.

POPULAÇÃO — 18.000 h. — Da séde, 10.000.

SUPERFICIE — 642,5 km².

DISTRICTO — O da séde.

POVOAÇÕES — Cannas, Pedroso, etc.

LIMITES — Guaratinguéta, Itajubá, Piquete, Cachoeiras e Silveiras.

RIOS — O municipio é regado pelo Parahyba e seus affluentes Taboão, Cannas, Marques, Macaco e Branco.

SERRAS — Mantiqueira e Quebra Cangalhas, que é uma ramificação da serra do Mar.

CLIMA — Ameno e salubre.

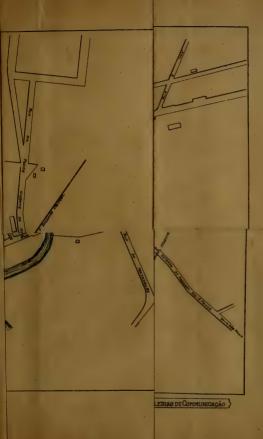
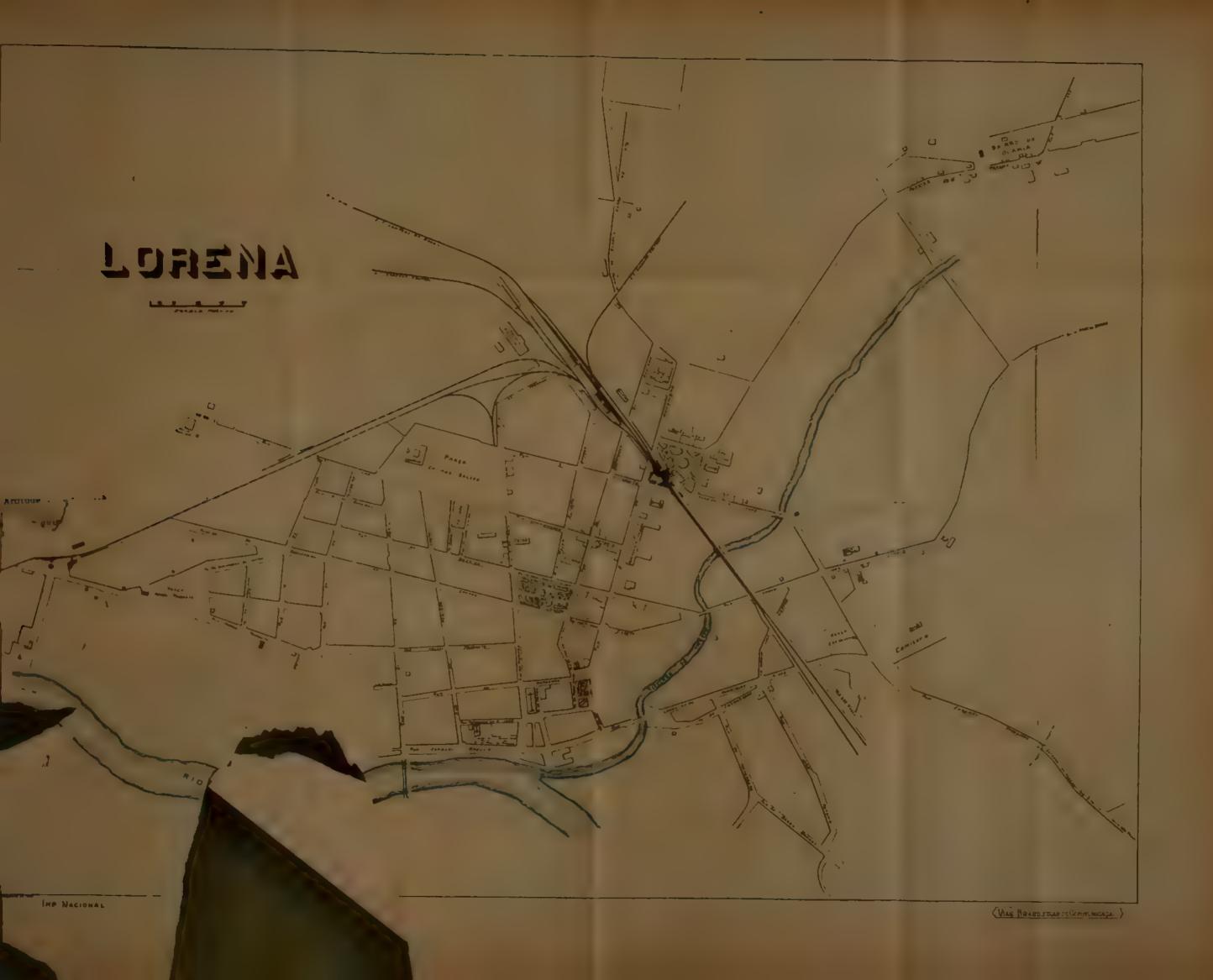
PRODUCÇÃO — Produz café, cereaes, batatas, fumo, etc. Nas principaes fazendas de café, que são 41, existem cerca de 2.000.000 de caféeiros, a metade dos quaes foi abandonada de 1911 a 1921. O total da producção do municipio é representado pelas seguintes cifras: arroz, 8.000 hectolitros; feijão, 400; milho, 6.800; assucar, 30.000 saccas; alcool, 160.000 litros; e fumo, 1.000 arrobas. A industria pastoril é importante, existindo nas 15 fazendas de criação obra de 15.000 cabeças de gado de varias especies. Entre os seus estabelecimentos industriaes destaca-se a "Societé de Sucrerie Bresilienne". Exporta caseina, xarque, aguardente, assucar, couros, tijolos, telhas, lenha, fubá, cereaes e café. Preço das terras: 60$000 a 80$000 por hectare.

VIAÇÃO — Além da estrada Rio-S. Paulo, que atravessa o municipio passando pela séde, ha uma bôa estrada de

---

(99) Martius refere que quando por ahi passou em 1818, Lorena tinha 40 casas.

RUA DR. PEDRO VICENTE DE AZ
RUA DO MATADOURO
RUA S. PAULO
LEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

LORENA
RIO
Comissão
IMP NACIONAL

rodagem para Cunha, com 54 k. e outro para Piquete, com 18. Ha tambem a linha ferrea agricola da "Société de Sucrerie", com a extensão de 8 k. O Parahyba permitte, no municipio, a navegação fluvial por pequenas embarcações.

* * *

Ao partir de Lorena, o trem atravessa 100 metros adeante a ponte do Taboão, de 17m,25, sobre o ribeirão do mesmo nome e logo em seguida a ponte do Jaboty (k. 283.262-6m,00). Por entre campos de varia cultura e no meio do magestoso valle, cujas ondulações se vão elevando até as azuladas eminencias das serras avistadas a 18 kilometros de cada lado, prosegue, passando por

Engº. Neiva — K. 287.491

Lucas Soares Neiva. Na qualidade de engenheiro residente no ramal, prestou inestimaveis serviços á Estrada, a quem deu ainda o concurso da sua competencia e do seu zêlo nos cargos de Sub- Director da 5ª Divisão e da 4ª.

Da estação, que fica no municipio de Guaratinguetá, já se avista parte da cidade, graciosamente reclinada na encosta de formoso outeiro.

Transposta a ponte Margarida Rosa (k. 290.061 - 5m,00), o trem atravessa, no k. 292.795, a ponte de São Gonçalo de 11m,20, sobre o ribeirão do mesmo nome e vae a

GUARATINGUETA'

Rio	293 k. 324
S. Paulo....................	205 k. 829
Altitude	527 m. 000

Guará, por *guirá*, ave; *tinga*, branca; *etá*, desinencia do plural: as aves brancas, as garças.

Santo Antonio de Guaratinguetá é cidade desde 1844 e foi fundada em 1651 por Domingos Leme.

Jacques Felix, em 1646, explorou a região que era habitada por indigenas. Parece entretanto que antes disso havia aqui um nucleo de população; a data de 1630, inscripta no frontispicio da Matriz, assim o indica.

Está edificada nas duas margens do Parahyba, ligadas pela Ponte Grande. A parte mais importante, na margem

direita, assenta nas fraldas da serra do Quebra Cangalhas, extendendo-se pela planice da margem esquerda o bairro do Pedregulho. Ruas (sessenta e oito) rectas, largas, calçadas e macadamisadas, praças ajardinadas, bondes electricos; Forum, Escola Normal, Hospital de Isolamento, Escola de Pharmacia e Odontologia, Asylo de Mendicidade, são edificios

Guaratinguetá

dignos de nota, destacando-se tambem a Matriz, sobre uma eminencia. Conta 3 grupos escolares, tendo o municipio 45 escolas isoladas. A cidade tem abastecimento de agua, luz e força electrica, rêde telephonica, esgôtos e conta cerca de 2.000 predios. Na praça Rodrigues Alves ergue-se a estatua em bronze do Conselheiro Francisco de Paula Rodrigues Alves, illustre politico brasileiro, duas vezes Presidente da Republica e natural de Guaratinguetá.

Foi séde da extincta 2ª Residencia do ramal.

HOTEIS — *Guará* e *Veiga*.

POPULAÇÃO — 30.000 h. — Da séde, 18.000.

SUPERFICIE — 550 km².

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Posses, Putim, Pilões, Rio das Pedras e Piaguhy.

LIMITES — Pindamonhagaba, Cunha, Lorena, Itajubá, Lagoinha e S. Luis do Parahytinga.

P

DA

RUA SANTA CECILIA

R. CEL. TAMARINDO

R. ALFERES ANTUNES

ESTRADA DE RODAGEM RIO - S. PAULO

VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

PLANTA
DA CIDADE DE
GUARATINGUETÁ
RIO PARAHYBA
RUA TAPAJOS
WASHINGTON

RIOS — Além do Parahyba, existem os ribeirões Piaguhy, Buenos, Mottas, S. Gonçalo, Guaratinguetá, Galvão, Matheus, João Rita, Sá. Ha uma lagôa denominada Lagôa Grande, com a extensão de 1 kilometro.

SERRAS — Mantiqueira, Quebra Cangalhas, Fogueteiro, Mottas, Cordeiro, Condes, Taboleiro e outras.

CLIMA — Salubre e ameno.

Guaratinguetá

PRODUCÇÃO — Terreno silico-argilloso, havendo uma bôa parte humifero-silicosa. Possue jazidas de kaolim e malacacheta. Apropriado a todas as culturas. A principal producção é o leite (7.000.000 de litros), sendo a de fructas tambem importante. Cerca de 2.000.000 de caféeiros existem no municipio. A producção de cereaes é de 23.000 hectolitros de arroz, 25.000 de feijão, 30.000 de milho; produz 8.000 arrobas de fumo. Anda por 70.000 cabeças o gado existente nas fazendas de criação. A industria do municipio é representada por cerca de 90 fabricas de varios productos, duas xarqueadas, cortume e extracção de kaolim. Exporta sabão, sola, phosphoros, calçados, xarque, lacticinios, café etc. Preço das terras: 200$, a 3:000$ por hectare.

VIAÇÃO — Da cidade parte uma linha de bondes electricos que se dirige a Apparecida, 5 k. á sudoéste. Rabello, a 27 e Cunha a 50 k., ao sul, são servidas pela estação por estrada de rodagem.

A estrada de Cunha prolonga-se até o municipio fluminense de Paraty, á beira mar.

Ha tambem estradas municipaes para Bomfim, a 20 k.; Roseira, a 19; Posses, a 22; Pilões, a 24 e Rio das Pedras, a 18.

* * *

Sahindo de Guaratinguetá, o trem corta o ribeirão dos Mottas (ponte de 10^{m},00-k.293.547) e, sempre na direcção sudoéste, transpõe a ponte do Sá (k. 297.699-9^{m},30), na chave inferior da estação

APPARECIDA

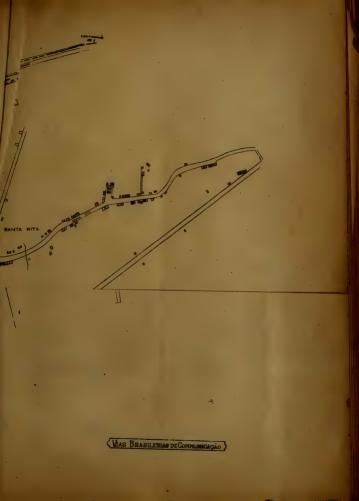
Rio	298 k. 108
S. Paulo....................	201 k. 045
Altitude	554 m. 000

Nossa Senhora Apparecida, objecto de grande veneração desde 1743, tem ahi o seu Santuario.

"Apparecida"

No alto de uma colina, á esquerda, rodeado de casas devotas, ergue-se o vistoso templo a que concorrem annual-

CONTINUAÇÃO
SANTA RITA
SANTA RITA
VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

PLANTA
DA CIDADE DE
APPARECIDA
VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

mente milhares de pessoas, de todas as classes e das mais longinquas paragens.

A localidade é habitada desde 1710; o Conde de Assumar visitou-a em 1717.

João Alves e outros, humildes pescadores, incumbidos de apanhar peixes para um brodio illustre, esfalfavam-se de lançar improficuamente a rêde no Parahyba. Desanimavam já, quando um delles suspendeu em sua rêde a cabeça de uma imagem da Virgem e logo em seguida a propria imagem. Desde esse momento, a pescaria tornou-se farta e abundante.

Basilica de N. S. Apparecida

E' esta a lenda singela e encantadora da origem do nome Apparecida.

Em 1845 benzeu-se a primeira capella de N. S. Apparecida; em 1888 foi bento o actual Santuario, que, em 1893, foi elevado a curato. Em 1909 foi a egreja sagrada Basilica Menor.

Da sagrada colina em que fica o Santuario, descortinam-se as aguas silenciosas e mansas do Parahyba. Caprichosas no seu lindo curso, cheio, cada dia, de novos encantos, ellas ahi formam um "M" gigantesco.

Sobre a planicie verde das campinas, diz ainda a lenda popular, o rio de margens bemditas escreveu com a tinta azul ferrete das suas aguas, a inicial do nome Maria. O Parahyba, devoto tambem, não quiz deixar de render o seu culto a Maria Apparecida.

E' cidade desde 17 de dezembro de 1928 constituindo-se em séde de municipio desmembrado do de Guaratinguetá e tendo-se installado a Camara em 30 de abril de 1929.

Possue bons predios, destacando-se entre elles: o vasto edificio do Collegio Santo Affonso, dirigido pelos padres Redemptoristas; a Escola Parochial, tambem mantida pelos mesmos padres; e o Jardim da Infancia, dirigido pelas irmãs de São Carlos. Tem 2 grupos escolares (um na séde, outro em Roseira). Conta 15 ruas e 900 casas. Excellente agua, bôa illuminação, bondes electricos, telephonia.

HOTEIS — Dos seus 30 hoteis, apontamos, como mais recommendaveis: *Central, das Familias, Fidencio* e *Royal.*

POPULAÇÃO — 13.000 h. — Da séde, 7.000.

SUPERFICIE — 250 km².

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Roseira, Bomfim (com uma egreja tradicional, consagrada ao Senhor Bom Jesus do Bomfim), Pedro Lemos, Bairro das Pedras, á margem do Parahyba (porto de Itaguassú, onde foi encontrada a imagem).

LIMITES — Guaratinguetá, Lagoinha, Pindamonhangaba.

RIOS — Mottas, Pirapitinguy, Bomfim, Ponte Alta e Sá.

SERRAS — A do Quebra Cangalhas e ramificações.

CLIMA — Muito salubre.

PRODUCÇÃO — Terras ferteis, produzindo todos os cereaes. 15.000 cabeças de gado, quasi todo de raça. Industria: lacticinios e as importantes officinas graphicas do Santuario. Exporta cereaes e, principalmente, leite. Preço das terras: 100$. a 2:000$ o alqueire.

VIAÇÃO — O municipio é cortado pela Rio-São Paulo, que nelle tem ramificações para diversos pontos.

Depois de Apparecida, o trem atravessa o ribeirão Ponte Alta (10m,00 - k. 299.117), passa pelo tumulo dos pescadores da Imagem Milagrosa (á esquerda), transpõe o Itaguassú. E afastando-se um pouco da margem do Parahyba córta ainda o ribeirão do Velloso (k. 303.053 - ponte de 5m,00), passa pela povoação Roseira Velha (de onde se destaca, a esquerda, uma pequena e elegante egreja) e pela estação

Roseira — K. 308.804

que toma o nome da povoação em que está localizada.

Tumulo dos pescadores

Atravessando um pequeno curso d'agua logo adeante da estação, e depois a ponte do Pirapitinguy (10m,00 - k. 310.280), pela qual entra no municipio de Pindamonhangaba, o trem atravessa ainda a ponte dos Paiões (k. 311.763 - 5m,00).

Moreira Cesar — K. 314.958

Primitiva "Barranco Alto". Coronel Moreira Cesar, morto em Canudos (Bahia), quando commandava tropas do Governo contra os fanaticos de Antonio Conselheiro (1894).

A dois kilometros á direita desta estação está localizada a fabrica de papel, papelão e cartolinas, da Companhia Agricola e Industrial Coruputuba. Os productos dessa fabrica são perfeitamente iguaes aos melhores do estrangeiro.

Logo depois da estação é atravessado o rio dos Surdos (ponte do Barranco Alto-10m,00).

Tendo á esquerda o campo do Athanasio e atravessando importantes propriedades agricolas e terras sempre cultivadas, o trem corta os rios Vermelho (k. 316.696-ponte de 10m,00), Capituva (k. 317.337-5m,00), Ypiranga (8m,00-k. 319.275), antes de passar a ponte do Alvarenga, de 19m,20, que fica um pouco aquem da plataforma de

PINDAMONHANGABA

Rio	325 k. 961
S. Paulo....................	173 k. 192
Altitude	552 m. 230

Pinda, anzol, (o que fisga, prende); *monhang aba,* logar onde se faz. a fabrica: fabrica de anzóes.

A nobre Pinda, Nossa Senhora do Bom Successo de Pindamonhangaba, de altivas tradições, está situada em uma planicie sobranceira, á margem direita do Parahyba. Entre os verdores de uma vegetação opulenta, com ruas alinhadas e edificações modernas, a cidade offerece á vista a mais agradavel impressão.

Foi fundada em 1690, pelo Capitão João Bicudo Lemes e seus parentes.

Passou a ter as honras de Villa Real em 10 de julho de 1705 e é cidade desde 7 de abril de 1849. Possue uma Escola de Pharmacia e Odontologia, uma Escola de Preparatorios, o Gymnasio, annexo á Escola de Pharmacia, 1 grupo escolar e 3 escolas isoladas. Conta duas bibliothecas: a do Club Literario e a da Escola de Pharmacia.

Tem bôa illuminação electrica, esgotos, agua canalizada e cêrca de 4.000 predios, nas suas 23 ruas e 10 praças.

HOTEIS — *Brandão, Rio Hotel* e dos *Viajantes*.

POPULAÇÃO — 30.000 h. — Da séde, 14.000.

SUPERFICIE — 785 km².

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Ribeirão Grande, Tetequera, Vargem Grande, Quilombo, Pinhão, etc.

LIMITES — Guaratinguetá, Apparecida, Lagoinha, Parahytinga, Taubaté, Tremembé, Buquira e São Bento.

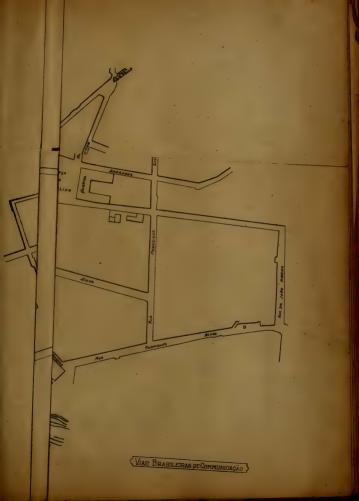
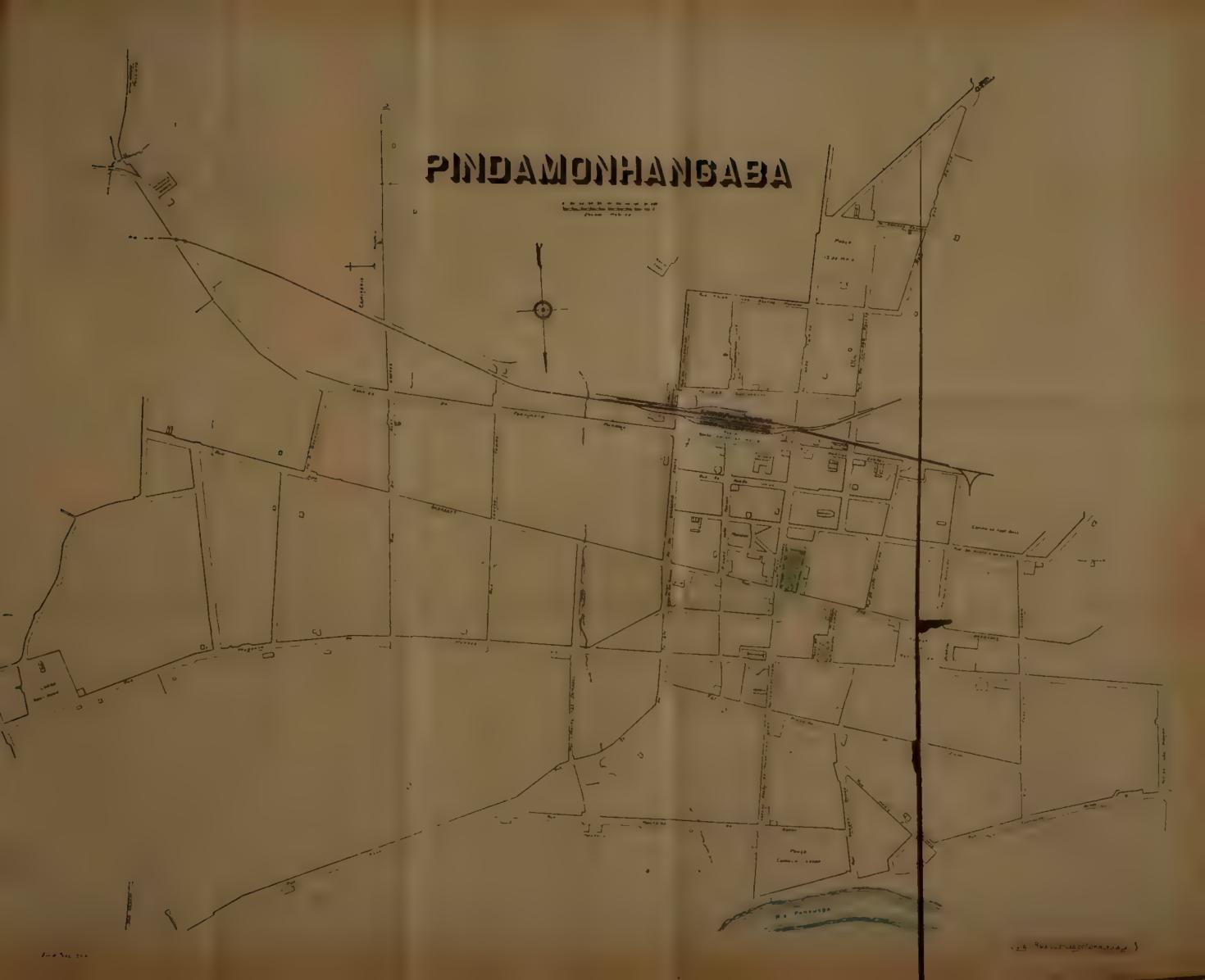
RIOS — Os rios Piracuama, Tetequera, Oliveira e Grande, affluentes da margem esquerda do Parahyba, oriundos da serra de Itajubá, em cuja vertente opposta tem nascimento o rio Sapucahy, que irriga e fecunda todo o paradisiaco torrão que é o sul de Minas; Una, Pirapitinguy, Tapanhon e outros, são affluentes da margem direita.

SERRAS — Da Mantiqueira, da Jaguamimbaba e do Quebra Cangalhas.

CLIMA — Eminentemente salubre, e muito procurado por debilitados e convalescentes.

PRODUCÇÃO — O seu territorio, de grande fertilidade, produz fructos originarios das regiões temperadas da Europa; nada póde dar idéa da fecundidade das suas terras, da belleza das suas plantações e da succulencia dos seus fructos. Nelle tambem se encontram jazidas de turfa, kaolim, argila e schisto betuminoso. Cereaes, canna, mandioca, fumo, fructas, etc., são as culturas do municipio que tambem conta, em suas fazendas, 2.186.000 pés de café. A producção de cereaes é de 46.100 hectolitros de arroz, 1.500 de feijão e

ANDRADAS
QUARTEL
LICA
FRANCISCO
SILVA
RUA
RUA
RODRIGUES
ALVES
RUA DR. JOÃO RIBEIRO
VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

PINDAMONHANGABA

16.000 de milho. A industria pastoril apresenta productos notaveis, contando o municipio, em suas pastagens, cerca de 14.000 cabeças de gado de varias especies.

Ha ainda diversas fabricas e varias olarias. O Estado de São Paulo ahi manėm o seu *Haras*, cujos productos são de primeira ordem. Exporta drogas, doces, cal, madeiras, lenha, cereaes, sola e café. Preço das terras: 80$. por hectare.

VIAÇÃO — Parte de Pindamonhangaba a estrada de ferro de tracção electrica, que vae a Campos do Jordão, sitio saluberrimo a 1.595 metros de altitude (alto do Lageado, 1.747), no planalto da serra da Mantiqueira, de onde se descortina um horizonte indescriptivel: dista 46 k. da cidade (*).

(*) *Os Campos do Jordão* estão situados no municipio de São Bento do Sapucahy, de cuja séde distam 12 kilometros, e compõem-se de villas equidistantes cêrca de um kilometro umas das outras.

São ellas:

Abernessia, Villa Jaguaribe, Villa Capivary e Villa Inglêsa.

Cobertas de densos pinheiraes (a famosa *araucaria brasiliensis*, padrão dos climas de cura da tuberculose) as suas terras têm ainda largo espaço para produzir, com espantosa fertilidade, fructas proprias dos climas europeus; grande quantidade de maçãs e peras vendidas no Rio e em São Paulo, como procedentes de Portugal e da California, sahiram dos pomares de Abernessia.

Os climas de Davos-Platz, Saint Moritz, Cannes e quantos mais afamados sanatorios, poderão rivalizar, jámais exceder em salubridade ao de Campos do Jordão.

Em Davos-Platz as oscillações termicas têm uma amplitude muito maior do que em Campos do Jordão; a differença entre os extremos absolutos da temperatura, que, em Campos do Jordão são de 28°,8 e 8°,0 (abaixo de zero), dá 36°,8, contra 41°,4 que resultam das temperaturas extremas 23°,0 e 18°,4 (abaixo de zero), registadas em Davos-Platz.

Em Campos do Jordão, por occasião das minimas de temperatura a geada, mais ou menos intensa, deposita-se, desapparecendo, entretanto, no decorrer do dia, cujo ambiente se torna então agradavel, leve e transparente, permittindo avistar os objectos a enormes distancias.

Em Davos-Platz, a chuva e a neve caem, em média, em 140 dias durante o anno, occorrendo a neve em metade daquelle numero de dias.

Resumindo os traços caracteristicos da feição dos dois climas, diz o Dr. J. N. Belfort Mattos, em seu trabalho intitulado "Contribuição para o clima de São Paulo", publicado em 1918:

"Temos um clima *temperado* e muito mais *regular*, maior numero de dias de bom tempo, ventos mais fracos, temperaturas menos extremadas e insolação mais longa e mais intensa, sobretudo o céo mais calmo e muito transparente, facto este tão propicio á cura pela luz."

Fica situado em Campos do Jordão o *Sanatorio São Paulo*, efficiente fundação de caridade christã, que honra sobremaneira os emprehendedores de tão util estabelecimento. São as Irmãs Franciscanas Missionarias de Maria, que, pela sua solicitude carinhosa, transformam aquella casa de doentes em alegre e confortavel refugio de veranistas.

Lagoinha a 48 k. e Santo Antonio do Pinhal a 25, bem como as povoações de Ribeirão Grande a 18 k., Tetequera a 24, Vargem Grande a 24, Quilombo a 9 e Pinhão a 10, estão ligadas á estação por estradas de rodagem.

* * *

Ainda afastado da margem do Parahyba o trem atravessa o rio Una sobre a ponte do mesmo nome, de $20^{m},00$, (k. 332.263) e vencendo a planicie intermina, chega a

TREMEMBE'

Rio	336 k. 713
S. Paulo....................	162 k. 440
Altitude	554 m. 000

Teré-membé: o que treme amollecendo: o brejo, o tremedal.

Fundada em 1600 por Manuel da Costa Cabral, descendente de Pedro Alvares Cabral. Districto de paz em 3 de março de 1891, foi elevada á categoria de séde de municipio a 26 de novembro de 1896; só, porém, a 7 de janeiro de 1905, foi installada a respectiva Camara.

Pequena e aprazivel cidade, com cerca de 800 predios. Conta 22 ruas e 6 praças. Possue serviços de luz e força electrica e rêde telephonica. Além do grupo escolar da séde, possue o municipio 14 escolas isoladas.

São notaveis as romarias que entre 4 e 6 de agosto de cada anno se fazem á Matriz da cidade, consagrada ao Bom Jesus.

HOTEL — *Bom Jesus*.

POPULAÇÃO — 9.000 h. — Da séde, 3.000.

SUPERFICIE — 205 km².

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Capoeiras, Itaóca, Una, Poço Grande, Agua Quente, Serragem e Maristella.

LIMITES — Pinda, Taubaté, Caçapava e Buquira.

RIOS — Serragem, Piracuama e Ribeirão do Moinho.

SERRAS — A Mantiqueira, ao norte, com diversas ramificações.

CLIMA — Muito salubre e procurado por convalescentes e veranistas; sua agua potavel, conhecida por "agua santa", é purissima. A temperatura média é de 19°,5.

PRODUCÇÃO — Sólo fertil, com jazidas de schisto betuminoso, kaolim e óca. E' muito proprio para a cultura de cereaes e ahi possuem os frades trappistas grandes propriedades agricolas para o cultivo do arroz, cuja producção é de 28.500 hectolitros, sendo a de milho de 10.000 e a de feijão de 400. Cêrca de 2.000 cabeças de gado existem nas fazendas de criação.

A industria é representada por fabricas de assucar em *tablettes* e de lã e sêda, pertencentes ás freiras trappistas. Exporta doces, fructas, palhas para garrafas, tijolos, telhas, lacticinios e cereaes. Preço das terras: nos suburbios, 1:000$; fóra dessa zona, até tres leguas da estrada de ferro, 300$; as mais afastadas, 150$000.

VIAÇÃO — São 10 as estradas de rodagem estaduaes e municipaes, destacando-se a que se dirige para Minas, passando por São Bento do Sapucahy, 40 k. ao norte.

Primitivamente a Estrada não passava por Tremembé. Um pouco além de Pinda, o traçado tomava a esquerda, desenvolvendo-se pronunciadamente na direcção sudoéste até Taubaté. Nesse trecho, de 16 k., havia a estação *Andrade Pinto* (k. 336), situada na povoação Mata Fome. A variante de Tremembé augmentou de dois k. a extensão do ramal. Tremembé, entretanto, era ligada a Taubaté por uma linha de *tramways* a vapor.

* * *

Deixando Tremembé, o trem inflecte para o rumo sul, percorre uma extensa e fertil planicie, atravessa o ribeirão Moinho, sobre um boeiro de tres metros de diametro.

Transposta a estrada de rodagem, que cruza a linha em passagem inferior, chega o trem a

TAUBATE'

Rio	344 k. 336
S. Paulo....................	154 k. 817
Altitude	586 m. 270

Corrupç. de *taba*, aldeia; *eté*, verdadeira, legitima.

Primitiva aldeia de indios Guayanazes, a velha São Francisco das Chagas de Itaboaté é hoje a grande, a florescente cidade de Taubaté, com numerosos estabelecimentos commer-

ciaes, optimas ruas e praças, bons predios, muitas egrejas e todos os melhoramentos de uma cidade moderna.

Por volta do anno de 1635, Jacques Felix, como procurador da Condessa de Vimieiro, donataria da capitania de Itanhaen, deu principio á fundação da cidade. Com o auxilio de seus adherentes e de alguns frades franciscanos, construiu uma pequena capella e um tosco edificio para servir de cadeia. Concluidas estas obras, foi feita a acclamação da villa, que, em 1695, possuia já uma importante casa de fundição de ouro.

E' cidade desde 5 de fevereiro de 1842 e séde de Bispado.

Está edificada na planicie á margem esquerda do ribeirão Corrêa, á 6 k. do Parahyba. Possue notaveis estabelecimentos de instrucção, bibliothecas e sociedades litterarias. Conta cerca de 4.000 predios.

Seus principaes edificios são a cathedral, varias egrejas, camara, theatros, etc. Além dos 5 grupos escolares da séde, possue o municipio 42 escolas isoladas.

A estação de Taubaté, ultimamente remodelada pelo incansavel Dr. Mario Castilhos do Espirito Santo, apresenta hoje apparencia digna da grande cidade a que serve.

Cumpre não esquecer que de Taubaté partiram, ao alvorecer do seculo XVIII, os bandeirantes temerarios a cuja passagem pelos invios sertões, devem hoje a existencia prosperas e importantes cidades, entre ellas a de Ouro Preto que os teve por fundadores.

Póde affirmar-se que foram esses bandeirantes os descobridores, os povoadores e os demarcadores do vasto territorio das Minas Geraes. Fernão Dias Paes Leme, senhor de grandes cabedaes, varão sobre todos illustre, merece menção especial, como o chefe mais notavel daquellas expedições epicas.

HOTEIS — *Pereira, Lino* e *Tinoco*.

POPULAÇÃO — 48.000 h. — Da séde, 22.000.

SUPERFICIE — 578,7 km².

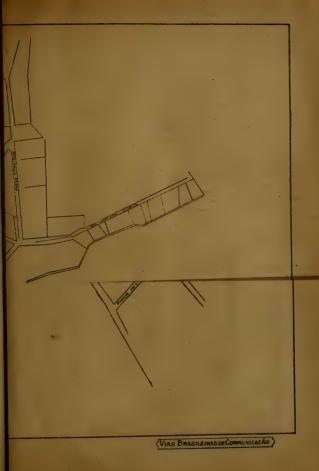
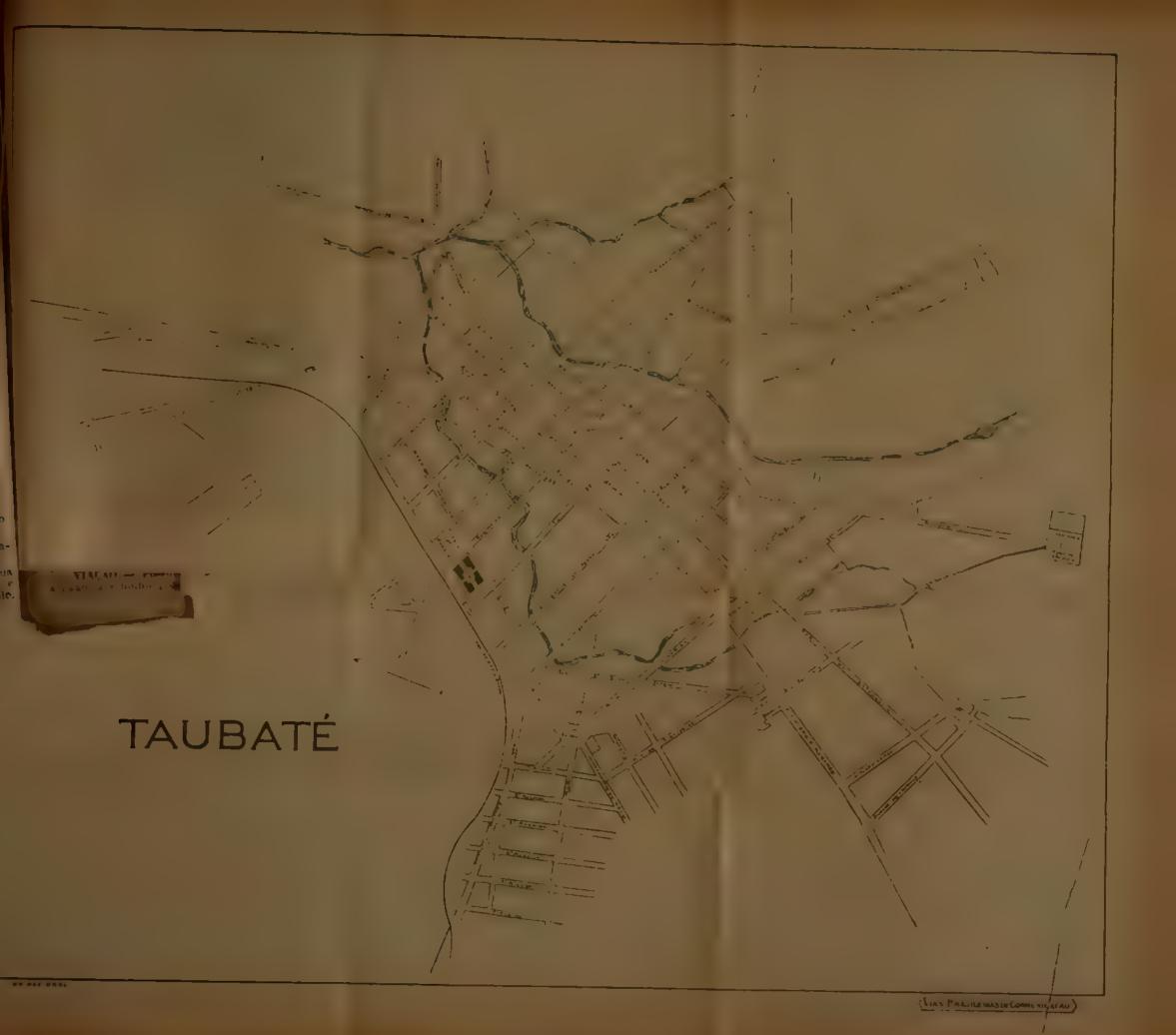
DISTRICTOS — O da séde e Quiririm.

POVOAÇÕES — Caroeiras, Remedios, Belém, Barranco, Areão, Estiva, Ribeirão das Almas e Christovão.

LIMITES — Parahytinga, Redempção, Jambeiro, Caçapava, Tremembé e Pinda.

RIOS — O Parahyba sulca o territorio em toda a sua extensão ao norte; Una, Pichoá, Moinho, Antas, Itahym e outros são cursos dagua que tambem fertilizam o municipio.

VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

TAUBATÉ

SERRAS — A do Quebra Cangalhas ao sul, de onde emanam contrafortes com denominações locaes.

CLIMA — Extremamente salubre.

PRODUCÇÃO — Municipio rico em schisto betuminoso e com grandes caieiras, pedras de construcção e excellente barro de olaria; possue terras de grande fertilidade para todas as culturas. Conta 9.518.000 pés de café e produz 57.200 hectolitros de arroz, 1.000 de feijão e 12.500 de milho. Ha ainda grande producção de laranjas, abacaxis, limões, etc. Nas fazendas e sitios existem 10.700 cabeças de gado de varias especies. São numerosas as industrias em torno do schisto, da pedra calcarea, da argila, do talco e da turfa; a usina de gaz produz petroleo e oleo de differentes qualidades. Exporta tecidos, café, madeiras, couro, carnes preparadas, ladrilhos, etc. Preço das terras: 300$000 a 1:000$000.

Municipio de Taubaté — Cultura de arroz

VIAÇÃO — Possue excellentes estradas de rodagem que a ligam aos municipios de Redempção, a 36 k.; Natividade.

a 56; S. Luis do Parahytinga, a 40; Ubatuba, a 90, ao sul; Buquira, a 40, á nordéste e S. Bento do Sapucahy, a 46, ao norte.

* * *

Retomando a sua direcção geral o trem atravessa a ponte de Taubaté (7^m,60) e marginando um vasto tapete verde de 20 k., constituido por extensos arrozaes que encantam a vista, córta o ribeirão João Raymundo (ponte do Costa, de 8^m,80 - k.346.323), passa por

Quiririm — K. 352.686

o mesmo que *quinini*, o silencio, o repouso; ou silencioso, calado, taciturno
atravessa a ponte de Quiririm (k. 353.567), passa a ponte do Pichoá, de 9^m,30 (356.934), deixa a estação

Sá e Silva — K. 358.153

Juvenal de Sá e Silva, engenheiro da Secção de Construcção em 1891
transpõe o ribeirão Barranco Alto na ponte D. Seraphina, de 9^m,30 (k. 359.934), atravessa as pontes José Telles, de 4^m,50 e dos Mudos, de 5^m,00 (k. 361.276 e 364.048, respectivamente) e proseguindo na marcha veloz e uniforme attinge

CAÇAPAVA

Rio	365 k. 725
S. Paulo....................	133 k. 409
Altitude	557 m. 394

Caa çapaba; clareira da matta, aberta, travessia ou vereda da matta.

Edificada sobre uma colina a 2 k. do Parahyba. Foi fundada em meiados do seculo XVIII por Thomé Portes d'El-Rey e sua familia, no logar denominado Caçapava Velha.

Pelos annos de 1840-41, o Capitão João Ramos e outros, por motivos politicos, mudaram-se da primitiva povoação para a localidade em que está situada a cidade. Por esses tempos, apenas uma casa de palha existia no actual largo da Matriz.

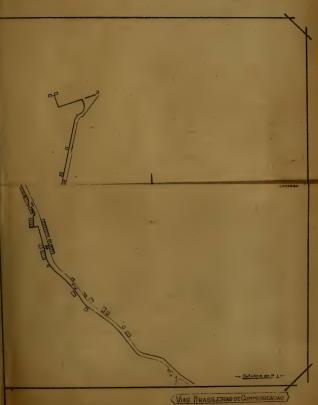
A 14 de abril de 1855 foi elevada á categoria de villa e é cidade desde 8 de abril de 1875.

Nossa Senhora da Ajuda de Caçapava possue ruas e praças arborizadas e cerca de 2.000 predios, destacando-se de entre elles o Grupo Escolar, o Theatro, o Club Lite-

CAMARGO
Outubro de
VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

CAÇAPAVA

VERA CRUZ

NACIONAL

rario, o Hospital de Isolamento, o Reservatorio de agua e o Quartel do 6° Regimento de Infantaria do Exercito, ahi localizado. Na zona rural ha uma bella ponte sobre o Parahyba. Possue agua canalizada, rêde de esgôtos, serviços de luz e força electrica e rêde telephonica.

"Caçapava"

Conta um grupo escolar na séde, e 37 escolas em todo o municipio.

HOTEIS — *S. José* e *Central.*

POPULAÇÃO — 20.000 h. — Da séde, 5.000.

SUPERFICIE — 385 km².

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Campo Grande, Caçapava Velha, Germana, Borda da Matta, Piquete, Serra, Retiro, Marambaia, Iguassú, Patuava.

LIMITES — Taubaté, Jambeiro, S. José dos Campos, Buquira e Tremembé.

RIOS — Iriguassú, Dutra, Divisa, Venancio e Manuel Litro, affluentes do Parahyba, que córta o territorio na direcção oéste-léste.

SERRAS — O municipio, de configuração montanhosa, é atravessado pelas serras do Jambeiro e do Buquira.

CLIMA — O clima é muito salubre e ameno.

PRODUCÇÃO — Sólo rico em jazidas de carvão de pedra (*) e de ferro, e de grande uberdade para a cultura de cereaes e de fructas. Possue 4.850.000 pés de café e produz 45.000 hectolitros de arroz, 1.200 de feijão e 22.000 de milho, além de fructas em grande quantidade. Cerca de 8.300 cabeças de gado constituem a população pecuaria do municipio. A industria é representada por engenhos de assucar, fabricas de meias, de tecidos, de moveis, de massas alimenticias, etc.; alli está installada a Companhia Paulista de Lacticinios. Exporta polvilho, phosphoros, carvão, fructas, aguardente, etc. Preço das terras: em média, 500$000 por alqueire.

VIAÇÃO — Jambeiro, 20 k. ao sul e Buquira, 27 k. ao norte, são servidas pela estação por meio de bôas estradas.

* * *

Logo ao sahir de Caçapava o trem transpõe a ponte de Caçapava, 4^m,70 (k. 366.338); e continuando a percorrer a explendida planicie, defrontada ao norte pela serra do Palmital, e ao sul pela do Jambeiro, passa pelas ruinas (á direita) da demolida estação *Santa Luzia* (k. 371.091), transpõe outro ribeirão, atravessa terrenos onde se percebem algumas culturas, córta o corrego Divisa (k. 372.780 - ponte de 7^m,85), penetra no municipio de S. José dos Campos, deixa a estação

Eugenio de Mello — K. 376.064

Engº. Eugenio Adriano Pereira da Cunha e Mello, director da Estrada de 1889 a 1891
além da qual surge, ao longe, no destaque da sua brancura, a Matriz de S. José, dominando da superelevação da cidade a infindavel planicie.

(*) Em 1925 foram feitas, na Estrada, experiencias do carvão nacional.

Relatando, naquelle anno, o que se havia feito até então, o estudioso Dr. Tavares Leite lembrava a necessidade de estabelecer um posto carbonifero no Rio de Janeiro, e concluia: "Assim, ao par das observações colhidas que bem demonstraram a possibilidade de empregar, de um modo efficiente e pratico, o carvão nacional, fica tambem verificado o raio de acção do nosso combustivel, um dos pontos importantes deste magno problema".

Transposto, sobre uma cachoeira, o ribeirão Pararangaba (k. 378.121 - ponte de 9m,30), passa o trem por

Engº. Martins Guimarães — K. 381.668

João Francisco Martins Guimarães Filho, Chefe do Trafego em 1892, Chefe da Linha em 1894 e Director interino durante o impedimento do Tenente-Coronel A. G. Souza Aguiar. A estação ficava, primitivamente, no k. 384.056.

Transpostos ainda os rios Alambary, Putins, e o corrego Lavapés (k. 386.276-7m,87), o trem cruza uma passagem superior (k. 387.712), e chega a

S. JOSE' DOS CAMPOS

Rio	388 k. 404
S. Paulo	110 k. 718
Altitude	568 m. 900

A villa de S. José do Sul (1767), depois cidade de S. José do Parahyba (1864), e finalmente S. José dos Campos (1871), era um antigo dominio dos Jesuitas, onde se achava installada uma taba de indios Guayanazes.

Fundada pelo Padre Anchieta no alto do Rio Comprido, á distancia de 10 k. da actual cidade, no logar hoje conhecido por Villa Velha.

Pelos annos de 1643 a 1650 foi o aldeamento abandonado, fundando-se outro que deu origem á cidade.

Angelo de Siqueira Affonso, sua mulher Antonia Pedrosa de Moraes, e outros adherentes, edificaram, em 1650, a capella que serviu de Matriz.

E' difficil imaginar para uma cidade situação mais pittoresca e em melhores condições hygienicas: em um planalto de cerca de 50 mts. de elevação sobre as aguas do Parahyba que 3 k. ao norte lhe serve de sentinella; contornada de planicies que se entrecortam de bosques e lagunas; com um horizonte soberbo para os lados de léste como para os de oéste; entre serras parallelas cujas mattas traçam o quadro de um caricioso matiz de sombra verde negro; e possuindo, emfim, um clima de salubridade proverbial, S. José dos Campos é um desses sitios privilegiados com que Deus fartamente pontilhou o vasto mappa desta invejavel terra do Cruzeiro.

Tem ruas amplas com edificações modernas, grande movimento de automoveis e uma apreciavel actividade commercial. Dentre os edificios destacam-se a Camara, Cadeia, Santa

Casa, Sanatorio Vicentina Aranha, Theatro S. José e Mercado. Possue cerca de 1.500 predios.

O Sanatorio Vicentina Aranha é um estabelecimento digno de especial menção; satisfaz, rigorosamente, todos os requisitos clinicos e hygienicos exigidos pelas mais modelares instituições do genero.

A cidade tem abastecimento de agua, serviços de luz e força electrica, rêde de esgôtos e telephonia urbana e interurbana. Possue 2 grupos escolares e 21 escolas isoladas.

HOTEIS — *Rio Branco* e *dos Viajantes*.

POPULAÇÃO — 32.000 h. — Da séde, 8.000.

SUPERFICIE — 1.100 km².

DISTRICTOS — O da séde e São Francisco Xavier.

POVOAÇÕES — Santa Cruz, Eugenio de Mello, etc.

LIMITES — Caçapava, Jambeiro, Jacarehy, Igaratá, Joanopolis, Estado de Minas, S. Bento e Buquira.

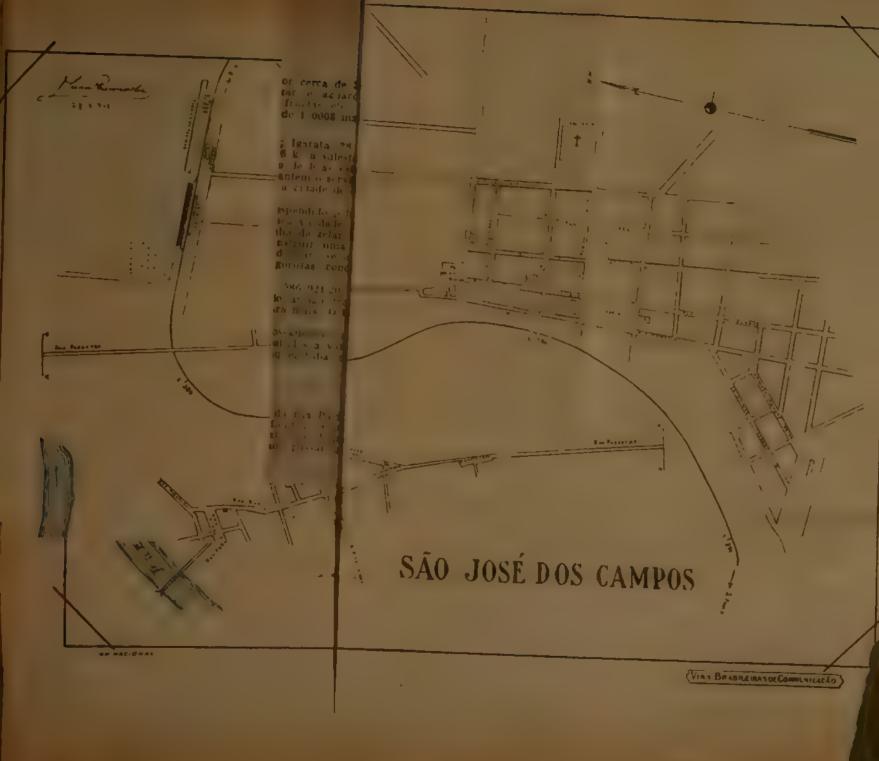
RIOS — O Parahyba atravessa o municipio de oéste para léste, tendo os seguintes affluentes da margem esquerda: Jaguary, Buquira, Capivary, Varadouro, Piracicuna, Butá e Tuvú; Rio Comprido, Serimbura, Lava-pés, Sapé, João Curcino, Tatetuba, Pararangaba e Divisa, são affluentes da margem direita. Além desses ha o rio do Peixe que desce da Mantiqueira, recebendo no municipio os ribeirões Chico Candido, Ferreira, Couves, S. Antonio, S. Barbara, Rio Manso, Cafundó e Roncador. Os rios do Peixe e Buquira são navegaveis á canôa; o Jaguary e o Parahyba admittem navegação mais consideravel. A's margens do Parahyba fica situada a lagôa Capitão Miguel.

SERRAS — A da Mantiqueira, ao norte e a do Quebra Cangalhas ao sul.

CLIMA — Notoriamente saudavel.

PRODUCÇÃO — Sólo proprio para a cultura de cereaes, possuindo jazidas de carvão de pedra e consideravel abundancia de pedra de construcção e barro de olaria; o ouro é tambem encontrado no rio do Peixe. A principal producção é o café, possuindo o municipio 5.010.000 caféeiros. A producção de arroz é de 46.200 hectolitros, a de feijão de 3.500, a de milho de 108.000 e a de fumo 2.000 arrobas. O municipio produz ainda grande quantidade de fructas (300.000) e entretem a cultura florestal. Cerca de 24.000 cabeças de gado de varias especies existem nas fazendas criadoras.

VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
Vias Brasileiras de Comunicação

A industria está bem representada por cerca de 20 fabricas diversas e por engenhos de assucar e aguardente. Exporta louças, ladrilhos, madeiras, fumo, fructas, etc. Preço das terras: nas proximidades da cidade é de 1:000$ mais ou menos por alqueire.

VIAÇÃO — Buquira, 30 k. ao norte; Igaratá, 28 k. a oéste; Jambeiro a 18 k. e Parahybuna a 36 k. a suléste, são municipios servidos pela estação por meio de boas estradas de automoveis. Uma empresa particular mantem o serviço de transporte de passageiros entre S. José e a cidade de Parahybuna, ao preço de 15$000 por pessôa.

Afim de evitar o esforço de tracção despendido pelas locomotivas para galgar o planalto em que fica a cidade, a administração da Central, sempre no empenho de zelar pelos interesses della e melhora-la, ahi fez construir uma "variante" na qual não se sabe o que mais admirar: se o gracioso traçado que ella percorre, se as rigorosas condições technicas com que foi realizada.

A entrada da variante tem logar no k. 386.921,20, verificando-se a sahida no k. 391.991,75, do antigo traçado, tendo havido uma differença de 968 m., para mais. O trecho antigo foi abandonado.

Os trabalhos de duplicação da linha proseguem com actividade neste trecho, estando tambem em estudos a variante do Paratehy, que vae de S. José a Itaquaquecetuba, com a extensão de 73 kilometros (*).

* * *

Depois de cruzar a passagem superior da rua Parahyba (k. 388.871) e, adeante, outra passagem tambem superior, o trem córta o rio Serimbura, corre por extensos chapadões (Campos de S. José) e contórna enorme paul, passando pela estação

Limoeiro — K. 400.002

Engº. Eduardo Mendes Limoeiro, conductor de 2ª classe em 1872.

Não muito distante de Limoeiro é atravessada a ponte do Rio Comprido, pela qual deixa a linha o municipio de S. José.

(*) A construcção desta variante visa melhorar as condições technicas do ramal, cujo actual traçado pela serra de Guararema é um obstaculo áquelle desiderato.

Já das janellas do "Pullman" se divisam as alvas torres da matriz de

JACAREHY

Rio	....	407 k. 443
S. Paulo	....	91 k. 715
Altitude	....	569 m. 095

Corrupç. de *Y-aquá-yerê-ei*, esquina ou volta desnecessaria; de *y*, relativa; *aquá*, esquina, ponta; *yerê*, volta; *ei*, inutil, sem necessidade.

Em frente á cidade o Parahyba faz uma volta formando mais abaixo um sacco, simulando uma lagôa, a que dão o nome de *Avarehy* — *i-yerê-ei*, que quer dizer: volta desnecessaria do rio; de *í*, rio; *yerê*, volta; *ei*, inutil.

Fundada em 1652 por Antonio Affonso e seus filhos, foi elevada a villa em 1655 e é cidade desde 3 de abril de 1849.

Está construida em pequena elevação á margem do Parahyba. Como geralmente acontece em todas as cidades paulistas que vimos atravessando, tem bôas ruas e edificios (cerca de 2.000), excellente abastecimento de agua, esgôtos, luz e força electrica, telephonia e instrucção publica bem cuidada (1 grupo escolar, 1 escola profissional e 25 escolas isoladas).

Muitos annos permaneceu Jacarehy no isolamento e no socego insipido das povoações pequenas e longinquas.

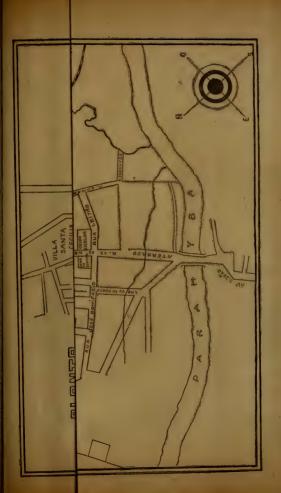
Com o desenvolvimento da lavoura e o plantio do café, esse outro ouro, rubro na maturidade dos fructos e rubro na historia da sua cultura, duramente imposta ao braço escravo e martyr, a villa prosperou.

A influencia do café não se limitou comtudo ao progresso material da cidade, onde os senhores de fazenda edificaram casas de aspecto senhoril, amplos e sumptuosos solares; originou tambem fidalguias, baronatos e condados.

E os abastados titulares imperavam, dominando a população pobre, tripudiando sobre a misera condição social dos escravos, em cujos hombros, entretanto, apoiavam os seus brazões.

Como attestado da sumptuosidade de outr'ora, lá está ainda a Matriz, com o seu portal de pedra que custou 60:000$000 e a sua custodia de prata massiça, rendilhada de ouro, pesando 8 libras e 28 oitavas. E' um maravilhoso trabalho artistico cuja origem ninguem conhece.

VILLA SANTA CECILIA
CAMARA MUNICIPAL
GRUPO ESCOLAR
RUA JOSÉ BONIFACIO
RUA LEITÃO
R. 15 DE NO
ATERRADO
R PARAHYBA
AV. S. JOÃO
P A R A H Y B A
N
O
E
S

PLANTA
DA CIDADE DE
JACAREHY
E. F. C. B.
PARAHYBA
N
O
E
S

São afamados os "biscoitos de Jacaréhy" que se encontram no botequim da estação onde habitualmente os passageiros aproveitam os cinco minutos de demora para tomar um saboroso café.

Jacarehy é séde de um destacamento de machinas.

HOTEIS — *Santa Therezinha, Maximo e Central.*

POPULAÇÃO — 22.000 h. — Da séde, 6.500.

SUPERFICIE — 650 km².

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — São Benedicto, Matto Dentro, Itaporava, Quatinga, Bom Jesus dos Pinhões, Jaguary, Paraty de Cima, Paraty de Baixo, Paraty do Meio, Jardim, Lavras, Mandy. Quatro Ribeirões, Varadouro, Tunnel, etc.

LIMITES — São José dos Campos, Jambeiro, Santa Branca, Guararema, Santa Isabel e Igaratá.

RIOS — O municipio é fartamente regado pelo Parahyba e seus affluentes Jaguary e Paratehy. Ha ainda os ribeirões Campo Grande, das Almas, Quatinga, Rio Comprido, Goiabal, Mandy, Varadouro e a Lagôa do Atun.

SERRAS — Atravessam o municipio as serras do Jambeiro e Itapety.

CLIMA — Muito salubre.

PRODUCÇÃO — Territorio muito fertil, produzindo em abundancia café, canna, uvas e cereaes. Dos seus 2.270.000 caféeiros a metade está hoje abandonada, não attingindo a 20.000 arrobas a producção do café. Produz 5.000 hectolitros de arroz, 8.000 de feijão, 25.000 de milho, 1.000 arrobas de fumo e grande abundancia de laranjas. Mais ou menos 10.000 cabeças de gado de varias especies, conta o municipio em suas fazendas. Tem um grande movimento industrial, com fabricas de biscoutos, de meias, de caixas de papelão, serrarias e engenhos de café, etc. Preço das terras: 70$. a 80$. por hectare.

No Poço do Ouro, na juncção dos rios do Peixe e Jaguary, existem jazidas de ouro.

VIAÇÃO — Santa Branca, 16 k. a sudoéste, é servida pela estação de Jacarehy, de onde parte, na direcção daquelle municipio, um ramal da excellente estrada que margeia a Central de São Paulo a Queluz. Ha ainda as estradas de Santa Isabel, 30 k. a oéste e Igaratá, 24 k. a nordéste. Existem cerca de 360 k. de estradas municipaes.

* * *

Logo ao partir da cidade, a linha se approxima bastante do Parahyba, cujas aguas tranquillas se deixam contemplar ainda, sob o doce e brando reflexo de um sol de occaso; á rectaguarda, numa elevação, fica a linda ponte que liga a cidade á zona rural além Parahyba.

Proxima uma da outra, são transpostas duas pequenas pontes sobre dois graciosos tributarios do rio magestoso.

Bom Jesus — K. 416.120

Minuscula povoação debruçada sobre o reluzente espelho das aguas do Parahyba.

São Silvestre — K. 421.361

Chamou-se, por algum tempo, "Barão Homem de Mello". Toma o nome da fazenda de criação de gado hollandez, situada á direita.

Ponte de Guararema

Estamos ainda no municipio de Jacarehy. Afastando-se do rio e galgando impavidamente a serra elevada, o trem vara o morro de Itapeva, no Tunnel das Pilluleiras, recto, com 200 metros (k. 422.354 — cota 700). Tres kilometros adeante o passageiro saudosamente se despede do formoso Parahyba, que é, pela ultima vez, atravessado na ponte de Guararema, de 165^{m},25, duzentos e setenta metros áquem de

GUARAREMA

Rio	426 k. 743
S. Paulo....................	72 k. 410
Altitude	578 m. 994

Guará, por *ybyrá*, arvore, páu, madeira; *rema*, fedorento, fetido: o páu d'alho (*Seguiera floribunda*).

Fundada em 1875, por Maria Florencia, de origem africana, que, á margem esquerda do ribeirão Guararema, pouco acima da sua fóz, construiu uma capella em honra de São Benedicto, em terreno doado por D. Laurinda de Souza Leite.

A séde do districto era primitivamente a freguezia da Escada, tendo sido transferida para Guararema, em 8 de janeiro de 1890. A 3 de julho de 1898, passou de districto á cidade.

Topographicamente bem situada, a pequena Guararema impressiona de modo agradavel, com o seu restricto, porém, gracioso panorama. A Matriz, a Camara, o Mercado, a Cadeia, o Cinema Aracy, e as Escolas Reunidas, são os principaes edificios da cidade, que é illuminada a luz electrica. Possue 7 escolas.

HOTEL — *Parahyba.*

POPULAÇÃO — 10.000 h. — Da séde, 2.000.

SUPERFICIE — 159 km².

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Escada, Capoeirinha, Lagôa Nova, etc.

LIMITES — Jacaréhy, Santa Branca, Mogy e Santa Isabel.

RIOS — Banham o municipio o rio Parahyba e os ribeirões Guararema, Putim, Salto, Monos, Ypiranga, Lambary, Paraty e Goiabal.

SERRAS — Itapety, Serrote, Monos e Lagôa Nova.

CLIMA — O clima de Guararema é excellente.

PRODUCÇÃO — O seu territorio, onde se encontra o kaolim, é de grande fertilidade. A lavoura do municipio consiste principalmente na cultura de cereaes, canna, mandioca, batatinhas, fumo, verduras, fructas, algum café, etc. Nas suas 181 fazendas e sitios a producção é a seguinte: arroz. 2.300 hectolitros; feijão, 2.600; milho, 30.500; aguardente, 1.500.000 litros; farinha de mandioca, 20.000 alqueires; ba-

tatinha, 50.000 arrobas, e fumo, 480. A população pecuaria orça por 26.000 cabeças de gado. A industria é representada por engenhos de assucar, arroz e café; diversas officinas, serrarias, usinas hydro-electricas, etc. Exporta madeiras, carvão, fructas, verduras, lenha, batatas e aguardente. O mercado do municipio exporta para a Capital Federal grande quantidade de verduras e fructas. Preço das terras: de 300$. a 1:000$. por alqueire, as mais proximas; de 150$. a 300$., em outras zonas.

VIAÇÃO — O municipio conta 59 kilometros de estradas de rodagem. Santa Branca, 18 k. á léste; Sallesopolis, 29 á suléste e Santa Isabel 30 k., a nordéste, são localidades servidas pela estação, por excellentes estradas de rodagem.

* * *

Penetrando no accidentado valle do Guararema, rio que atravessa 14 vezes (*), e que forma, no k. 430.544 (ponte de 9m,45), aprazivel cachoeira, segue o trem cortando regiões fertilissimas; e ao resfolegar possante da imponente locomotiva, transpõe a serra que divide a bacia do Parahyba da do Tieté, passando pela pequena e graciosa povoação

Luis Carlos — K. 433.191

Dr. Luis Carlos da Fonseca, Chefe do 2° Districto do Trafego quando se inaugurou a estação, e depois chefe do Movimento. Sub-Director da 1ª Divisão nas administrações Carvalho Araujo e Arlindo Luz. Director Civil da Estrada, nomeado pela Junta Governativa de 1930; nesse posto se conservou de 24 de outubro a 5 de novembro daquelle anno (**). Foi tão elegante prosador quão primoroso poeta. Era Sub-Director da Central, quando, em 1932, foi prematuramente colhido pela morte.

Sabaúna — K. 437.650

Saba, por *taba*, aldeia; *una*, negra: aldeia negra, quiçá, de pretos.

(*) Este trecho de linha, com as suas 14 pontes, quasi equidistantes, sobre as aguas claras do sinuoso ribeirão, é muito interessante. O vão livre das pontes varia entre 6m,65, o menor (k. 435.323) e 10m,05, o maior (k. 434.741).

(**) Quando, na madrugada de 24 de outubro de 1930, estalou a Revolução, no Rio, estava o Dr. Luis Carlos no exercicio do seu cargo de Chefe do Movimento. Nesse posto e naquella madrugada o foram encontrar os delegados da Revolução que occuparam a Central.

Aqui está localizada uma das pedreiras pertencentes á Central, e que conta 80 alqueires.

"Sabaúna"

No k. 431 possue tambem a Estrada uma área de 10 alqueires (á esquerda), com excellente pedra.

Prosegue o trem, subindo ainda o formosissimo valle do Guararema, até as proximidades da estação

Cesar de Souza — K. 444.946

João Augusto Cesar de Souza, chefe da 5ª Divisão em 1890.

Agora no valle do Tieté, muito menos accidentado que o do Parahyba, o trem deslisa pela varzea alagadiça daquelle rio, atravessando-o, no k. 445.939, pela ponte do Tieté (*), de 40 metros.

(*) *Tieté* — *ti* = *y*, rio; *etê*, verdadeiro, isto é, volumoso, (primitivamente *Anhemby*, rio dos Inhambús) é, genuinamente, um rio paulista.

Nasce no municipio de Parahybuna, no bairro da Pedra Rajada, e percorre o Estado em quasi toda a sua extensão, primeiro na direcção léste-oéste até São Paulo; e depois em rumo noroéste, até desaguar na margem esquerda do Paraná.

O Tieté não permitte a navegação que as suas aguas comportariam porque, além de um alvéo tortuosissimo, elle apresenta grande numero

Transforma-se o scenario. O horizonte se alarga; limitam-no, ao norte, os ultimos contrafortes da serra da Mantiqueira, cuja altitude vae gradativamente diminuindo aos olhos do passageiro, não fatigados de contempla-la.

Entre o nivel das aguas dos dois rios, (nos pontos acima indicados) ha uma differença de cerca de 180 metros.

A serra que separa as duas bacias é constituida pelas ultimas ramificações da serra da Mantiqueira, que ahi se juntam a contrafortes da serra do Mar; assim, é a linha da Central que, cruzando nesse ponto o tropico do Capricornio, serve de divisa aos dois grandes ramos da cadeia Oriental do systema orographico brasileiro.

Um pouco adeante da ponte do Tieté o trem corta ainda o rio Biritiba (k. 446.195 - ponte de 8m,30), e chega á ultima das dezeseis cidades atravessadas pelo ramal, a velha

MOGY DAS CRUZES

Rio.	450 k. 320
S. Paulo....................	48 k. 821
Altitude.	743 m. 464

Mboy, cobra; *gy*, rio: rio das cobras.

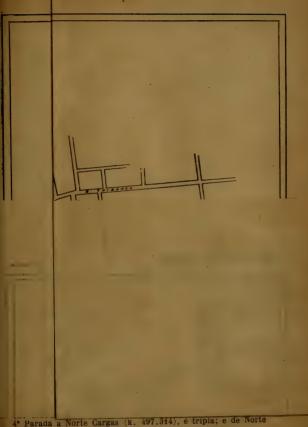
A antiga fazenda de Bogy, que Braz Cubas fundara em fins do seculo XVI, porque tivesse, em 1601, tres cruzes no adro da sua egreja matriz, passou a chamar-se Sant'Anna de Mogy das Cruzes; foi elevada á categoria de villa em 3 de setembro de 1611 e tomou os fóros de cidade a 13 de maio de 1855. Está construida sobre um chapadão formado pelos valles do ribeirão de Cima e do ribeirão Ypiranga.

A mesma physionomia risonha e agradavel das outras cidades do chamado "Norte de São Paulo", com edificios de construcção moderna, jardins, ruas bem cuidadas e animadas por grande movimento de passageiros. Tem abastecimento de agua, rêde de esgotos, serviços de luz e força electrica, e rêde telephonica. Possue seis praças e 40 ruas, além de outras em formação (*).

---

de corredeiras e cachoeiras, entre as quaes as denominadas Salto de Itú, Avanhandava e Itapura.

E' de cêrca de 800 k. o seu curso, que, como o do Paranapanema e o do Uruguay, tem a particularidade de constituir uma excepção á direcção geral dos rios brasileiros, a qual é do interior para o litoral; na phrase de Moreira Pinto, "elles nascem onde deviam morrer".

(*) A julgar-se pela estatistica das construcções ultimamente realizadas, póde computar-se em 4.000 o numero de predios de Mogy, que tem por certo incontestavel direito a um logar entre as grandes cidades do interior do Estado.

4ª Parada a Norte Cargas (k. 497.314), é tripla; e de Norte Cargas a Norte é quadrupla.

MOGY DAS CRUZES

Mogy é séde da 4ª Inspectoria de Linha.

HOTEIS — *Sant'Anna*, *Commercial* e da *Estação*.

POPULAÇÃO — 36.000 h. — Da séde, 16.000.

SUPERFICIE — 1.632 km².

DISTRICTOS — Mogy, Poá, Arujá, Sabaúna, Suzano, Itaquaquecetuba e Biritiba Mirim.

POVOAÇÕES — Guayó, Quatinga, Luis Carlos, etc.

LIMITES — Guararema, Santa Branca, Sallesopolis, Santos, São Bernardo, São Paulo, Guarulhos e Santa Isabel.

RIOS — Tieté, Tayassupeba, Jundiahy, Claro, Beritiba, Guayó e diversos ribeirões.

SERRAS — Itapety, Paranapiacaba e Vargem Grande.

CLIMA — Mogy goza de um clima de notoria salubridade.

PRODUCÇÃO — A cultura do municipio consiste em cereaes, canna, fumo, mandioca, batatas e pequena plantação de café. A pomicultura é bastante desenvolvida, havendo 200.000 arvores fructiferas. Ha tambem cultura florestal. A producção de cereaes é de 3.800 hectolitros de arroz, 6.500 de feijão e 130.000 de milho. Produz 2.000 arrobas de fumo e 8.000 hectolitros de batatas. E' muito desenvolvida a producção de legumes. Cerca de 44.000 cabeças de gado de varias especies, sobresaindo a suina, formam a população pecuaria do municipio. — Não só a fertilidade do sólo, que é notavel, mas a proximidade da Capital do Estado, com cujo mercado está em frequente communicação, tem dado um grande desenvolvimento ás suas industrias de chapéos, tecidos, conservas, macarrão, cervejas, sabão, cortumes e olaria; existem no municipio grandes jazidas de granito e turfa. Exporta colla, sabão, teares, madeiras, tijolos, telhas, carvão, etc. Preço das terras: de 180$ a 300$ o alqueire.

VIAÇÃO — Santa Isabel, 33 k. ao norte e Salesopolis, 42 á léste, são servidas pela estação de Mogy, por estradas de automovel. Santos dista 54 k. da cidade.

Mogy é o ponto inicial dos trens de suburbios, que, em numero de 16, diariamente trafegam entre a cidade e a Capital do Estado. A administração da Central tem activado os serviços de duplicação da linha nesse trecho, cujo trafego se torna dia a dia mais intenso. De Mogy (k. 450.320) a Calmon Vianna (k. 465.240), assim como de Carlos de Campos (k. 491.403) á 4ª Parada (k. 494.795) a linha é dupla. Da 4ª Parada a Norte Cargas (k. 497.314), é tripla; e de Norte Cargas a Norte é quadrupla.

Estão feitos os estudos definitivos do traçado Mogy-Itapema, levando os trilhos da Central ao porto de Santos. Partindo da ponte do Jundiahy, áquem de Santo Angelo, a linha attinge, ao fim de 34 k., o alto da serra do Mar, na garganta de Itaguassú (cota 820), descendo a referida serra, num desenvolvimento de 38 k., até Itapema. Nesse traçado estão projectadas as seguintes estações: Tayassupeba (k. 10); Assucar (k. 15); Quatinga (k. 24); Itaguassú (k. 32); Quilombo (k. 42); Jurubatuba (k. 54); Trindade (k. 60) e Itapema (k. 72).

O traçado se desenvolve pela bacia do Tayassupeba, que, já na proximidade das nascentes (Garganta do Itaguassú), é atravessado varias vezes. Na secção de Mogy ao alto da serra, em que a linha atravessa diversos affluentes do Tayassupeba, foi empregada a declividade maxima de 7 1/2 por mil, e o raio minimo de 312 metros. Do alto da serra ao litoral, são atravessados entre muitos cursos d'agua de menor importancia, os rios Quilombo, Jurubatuba, Diana, Trindade e, finalmente, o canal da Bertioga, a dois kilometros de Itapema. Nesse trecho foi empregada a declividade de 10 millimetros e, na generalidade, o raio minimo de 229 metros. Excepcionalmente, foi empregado o raio de 191 metros. A serra, neste trecho, é recoberta de admiravel e densa matta virgem.

A construcção dessa linha em nada prejudicará o projecto da Mogyana, de tambem levar os seus trilhos, por Mogy, ao referio porto; as duas estradas servem a regiões igualmente ricas, mas oppostas geographicamente.

A linha da Central, de simples adherencia, muito mais efficiente do que a São Paulo Railway, com os seus planos inclinados, proporcionará ao Estado de São Paulo e ao sul de Minas e de Goyaz, um mais proficuo accesso ao porto de Santos, libertando-o do monopolio asphyxiante, incomprehensivelmente mantido até hoje.

Já foram iniciados os trabalhos de construcção da linha da Sorocabana, que vae buscar o porto congestionado; o ramal, que parte da estação Manduzinho, no k. 73 da linha tronco, terá uma extensão total de 118 k. 966, entroncando nas proximidades da estação Samaritá (k. 19), com a E. F. Juquiá.

* * *

Depois de Mogy, o trem entra em ferteis campos, atravessa a ponte do k. 453.183 (7m,00) e passa por

Braz Cubas — K. 453.636

Nome do fundador da cidade de Mogy.
Está ahi installada uma importante fabrica de sedas.

Transpondo, adeante, uma ponte de 15m,40 (k. 453.998) e o rio Jundiahy (k. 455.725 - 22m,00), o trem passa rapidamente por

Santo Angelo — K. 457.117

onde está situado importante leprozario, cujas edificações se notam á esquerda, sobre uma colina.

Correndo sobre as pontes do Tayassupeba, de 7m,00 a primeira (k. 457.516), e 22m,00 a segunda (k. 458.407), e depois de atravessar um pontilhão de 3m,00, o trem passa por

Suzano — K. 462.548

Primitiva "Guayó". Joaquim Augusto Suzano Brandão, engenheiro residente em 1906.

Ahi existe um notavel horto florestal.

A linha atravessa, junto ao pateo da estação, a estrada Rio-São Paulo.

Cortado o ribeirão Guayó (ponte de 10m,00 - k. 464.960), o trem se dirige a

Calmon Vianna — K. 465.240

Engº. Antonio Calmon Vianna, Ajudante da 5ª Divisão.

Daqui parte, para a direita, a "variante" do Tieté, que vae até a 5ª Parada, em uma extensão de 32 k. 530.

Não longe de Calmon Vianna fica a estação

Poá — K. 466.438

Talvez de *ybó*, riacho e *a*, por *ã*, levantado, alto, erguido: riacho que vem do alto
com terras cultivadas onde se notam vinhedos, plantações de arvores fructiferas proprias das regiões temperadas e uma adeantada industria de ceramica.

Um ramal da estrada de rodagem São Paulo-Rio, liga a estação ao municipio de Santa Isabel, 25 k. ao norte.

Continúa o trem aos ultimos arquejos da possante "americana"; já sob a luz tenue que precede o crepusculo, as impressões do passageiro se vão mudando inteiramente. Transposta uma pequena ponte de 5m,00 (k. 468.242), o trem vae cruzar ainda um ribeirão que fica duzentos metros antes de

Ferraz de Vasconcellos — K. 469.526

Engº. José Ferraz de Vasconcellos, chefe do 2º Districto do Trafego, prematuramente morto (outubro de 1924) quando, imagem intensa e veridica do dever, teimava em continuar sem descanso o labor patriotico desenvolvido em Guayaúna, e que lhe anniquillou por completo as franzinas resistencias physicas.

A estação está localizada no florescente suburbio denominado Romanopolis, onde existe uma fabrica de tintas.

As obras da nova estação foram custeadas pela S. A. Fazenda Santa Branca, proprietaria da Empresa Romanopolis e por ella offerecidas á Central.

No k. 470 é transposta uma passagem inferior.

Cinco kilometros e meio além de Ferraz de Vasconcellos, surge a elegante estação

Carvalho Araujo — K. 474.994

Antiga "Lageado", já no territorio da Paulicéa.

Engº. João de Carvalho Araujo, que, de entre os Directores da Central, foi aquelle que mais elevado e mais generalizado soube conservar o gráo de estima dos seus subordinados (*).

Da estação parte uma linha ferrea, com a bitola de 1m,00, que, com a extensão de 5 k., vae até a Fazenda Etelvina, situada á esquerda, em zona por onde tambem a Central fez construir um desvio, igualmente de 5 k., para o transporte de pedra existente na região. Esse desvio tem inicio um pouco além de Carvalho Araujo.

Roda o trem ainda; os campos vão sendo substituidos por chacaras e quintaes regados pelos ribeirões Tres Pontes, Lageado, Agua Verde e Itaquera, cruzados pela linha.

Quinze de Novembro — K. 478.770

Homenagem ao dia da proclamação da Republica.

Adeante passa o trem pela primitiva "S. Miguel", hoje

Itaquera — K. 481.220

Alteração de *taguera*, tapéra; *tab*, aldeia; *éra* ou *guéra*, velha, extincta, que já foi.

Cortado o ribeirão Jacú, a arquejante e poderosa locomotiva sobe a rampa forte, passando por

Engº. Arthur Alvim — K. 484.833

Arthur Alvim, chefe da Via Permanente em 1888.

E' o ponto mais elevado do ramal.

Corre o trem; as habitações augmentam de numero; o

(*) Em uma das paredes internas da estação, em artistico bronze, lêem-se os seguintes dizeres:

"Recebi com vivo prazer a indicação que me foi feita pelo Sr. Presidente do Estado de S. Paulo, de dar o nome de Carvalho Araujo a alguma das estações importantes do ramal paulista.

Accentúo, intencionalmente, essa nobre iniciativa... Feliz de associar-me a essa merecida demonstração de apreço, determino que a actual estação de Lageado, do ramal de S. Paulo, passe a denominar-se *Carvalho Araujo*. — Francisco Sá".

R P 1 atravessa a ponte do k. 489.450 (7^{m},46) e perpassa veloz pelo denso casario da encantadora

Villa Mathilde — K. 489.574

e pela pequena e elegante estação

Carlos de Campos — K. 491.403

Primitiva "Guayaúna"; *guayá*, caranguejo; *una*, negro. Dr. Carlos de Campos, Presidente do Estado de S. Paulo.

Póde considerar-se historica esta estação, desde julho de 1924. Foi, com effeito, á sua plataforma que, durante a revolta em S. Paulo, esteve encostada a composição de um trem que era ao mesmo tempo séde do Governo do Estado e Quartel General das Forças em Operações. Dirigiu o serviço de transporte de tropas o fallecido Dr. José Ferraz de Vasconcellos, chefe bemquisto na Central e prototypo dos sentimentos de ordem e disciplina que caracterizam o pessoal da mesma.

Daqui partia, na direcção norte, o ramal da Penha, localidade que hoje constitue um dos bairros da cidade de São Paulo. Esse ramal tinha 1.225 metros de extensão.

Corre ainda o trem, passando pela ponte do Aricanduva (19^{m},70); multiplicam-se as habitações; surgem as "Paradas" suburbanas, em numero de duas (*), por onde o "rapido" rapidamente perpassa; não longe, no horizonte, resplendem, na elevação das colinas, milhares e milhares de fócos electricos; são atravessados os ribeirões Tiquatira e Guayúna; o rio Tatuapé é transposto (ponte de 13^{m},80).

Norte Cargas — K. 497.314

Primitiva "Moóca", posteriormente, "Eng°. São Paulo". João José de S. Paulo, Ajudante da 5ª. Divisão em 1900.

Vasta e moderna estação de mercadorias.

Já agora, ralentando a marcha para cruzar extensas e movimentadas ruas, o trem suavemente desliza até parar definitivamente na estação

NORTE (**)

Rio	499 k. 153
S. Paulo....................	000 k. 000
Altitude	731 m. 276

na Avenida Rangel Pestana, em

(*) As parades 1ª, 2ª e 3ª, foram supprimidas.

(**) Apezar de se chamar *Norte*, é ainda a mais *meridional* das estações da Estrada.

S. PAULO, a segunda cidade do Brasil e terceira dá America do Sul, pela sua belleza, importancia commercial e industrial, pela sua hygiene e pela sumptuosidade de seus monumentos e edificios, quer publicos, quer particulares.

Data de 25 de janeiro de 1554 a sua fundação nos campos de Piratininga e de 11 de julho de 1711 a sua elevação á categoria de cidade.

"Norte"

De como prosperou e cresceu, ahi está o attestado palpitante.

A agricultura, sua principal fonte de riqueza, a operosidade dos portuguêses, seus primitivos colonos e o braço italiano, que de modo fecundo veiu collaborar com os nacionaes na obra do seu engrandecimento, fizeram de S. Paulo a maravilhosa cidade que ella é hoje.

Pecorre-la é passar por uma série de deliciosos momentos. A sua primorosa architectura, os seus admiraveis jardins, os lindos suburbios que a circumdam, offerecem quadros de encantadora belleza e que orgulham a nossa nacionalidade..

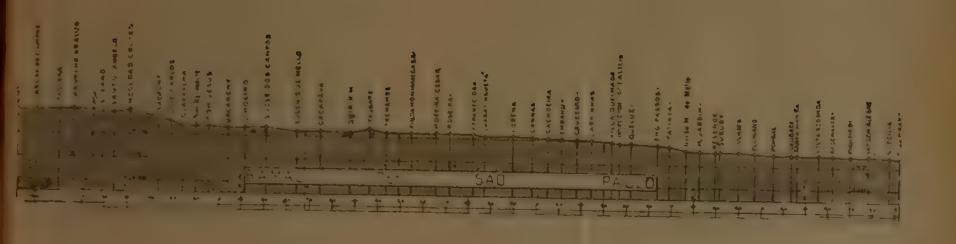
E' séde de Arcebispado.

A Central ahi mantém importantes officinas, e um Districto de Machinas.

POPULAÇÃO — 1.200.000 h.

SUPERFICIE — 897 km².

DISTRICTOS — Belemzinho, Bella Vista, Bom Retiro, Braz, Butantan, Cambucy, Cantareira, Casa Verde, Consolação, Ypiranga, Itaquera, Jardim America, Lapa, Liberdade, Moóca,

SÃO
PAULO

Nossa Senhora do O', Osasco, Penha, Perdizes, Sant'Anna, Santa Cecilia, Santa Ephigenia, S. Miguel, Saúde, Sé e Villa Marianna.

BAIRROS — Villa Buarque, Campos Elyseos, Hygienopolis, Santa Cecilia, Luz, Barra Funda, Agua Branca, Lapa, Paraiso, Bosque da Saúde, Gloria e Ypiranga.

Anhangabahú

LIMITES — Santo Amaro, Cutia, Parnahyba, Juquery, Guarulhos, Mogy das Cruzes e S. Bernardo.

RIOS — Tieté, Tamanduatehy, Pinheiros, Juquery e Tres Pontes; e os ribeirões Ypiranga, Meninos, Anhangabahú, Toucinho e seus pequenos affluentes Iguatemy, Barro Branco e Cuvetinga.

SERRAS — Cantareira, a 12 k. do centro da cidade e cujo ponto culminante é o Jaraguá, extremidade meridional da Mantiqueira; Cubatão, ao sul.

CLIMA — Muito ameno, com a temperatura média de 18°,2; raramente attinge a 32°,0 a temperatura no verão.

PRODUCÇÃO — S. Paulo é o centro industrial mais importante do Brasil. Tem cerca de 1.400 fabricas (*).

(*) A industria de S. Paulo, cujo capital é superior a 500 mil contos, occupa mais de 70 mil operarios.

Exporta flôres e fructas para diversas cidades brasileiras; só pela Estação Norte expede: doces, drogas, massas, artefactos de borracha, louças, papel de escrever, apparelhos de aluminio, apparelhos de ferro esmaltado, apparelhos de vidro, calçados, chapéos, cerveja, biscoitos, bebidas, tecidos nacionaes, café, etc. Preço das terras: 500$ a 5:000$, por alqueire, conforme a maior ou menor proximidade da cidade.

VIAÇÃO — Ha no municipio cerca de 385 k. de estradas ruraes, incluindo as seguintes, que ligam varios bairros: Estrada n. 1 — Cantareira, com 68.800 metros; Estrada n. 2 — Penha, com 80 k.; Estrada n. 3 — Santos, com 76 k.; Estrada n. 4 — Santo Amaro, 14.400 metros; Estrada n. 5 — Pinheiro, com 30.700 metros; Estrada n. 6 — Lapa, com 11.400 metros.

Estação da Luz

A Capital está ligada por meio de commodas estradas de ferro e excellentes estradas de automoveis a quasi todas as prosperas e importantes cidades do interior do Estado, bem como á cidade de Santos, o segundo porto commercial do paiz, e, em futuro não remoto, um dos mais importantes do Atlantico.

S. Paulo é o Estado do Brasil mais intelligentemente servido por estradas de ferro.

PLANTA
DO
RAMAL DE SÃO PAULO
S. PAULO
SANTOS
RIO DE JANEIRO
DISTRICTO FEDERAL
SERRA DO MAR

Pela estação da Luz, da S. Paulo Railway, — "o funil dourado por onde corre toda a vida economica do Estado" — ou pela estação S. Paulo, da Sorocabana, partem trens que ligam a Capital a quasi todos os municipios paulistas, bem como aos Estados limitrophes e ás Republicas do Uruguay, Argentina e da Bolivia.

A ligação ferroviaria entre S. Paulo e Santos é feita por 20 trens diarios — 30, nos domingos e feriados.

Ha trens suburbanos entre S. Paulo (Luz) e Pirituba, servindo as estações de Barra Funda, Agua Branca, Lapa, e entre S. Paulo (Luz) e S. Bernardo, pondo em communicação S. Paulo, Braz, Moóca, Ypiranga, S. Caetano e São Bernardo.

Entre S. Paulo, Guarulhos (a 21 k.), e Cantareira (a 13 k.), ha frequentes communicações diarias pelos *tramways* da Cantareira, linha que desempenha o mesmo papel que a Rio do Ouro, do Rio.

Collectoria Federal

Entre Norte e Carvalho Araujo trafegam diariamente 26 trens de suburbios, 16 dos quaes vão a Mogy das Cruzes. Entre S. Paulo e o Rio correm 14 trens diarios.

— A ligação das linhas da Central com as da Sorocabana. impõe-se como medida de alta significação economica.

A Sorocabana serve a uma das zonas de maior desenvolvimento do paiz, e liga o grande centro distribuidor que

é a cidade de S. Paulo ao futuroso e rico *interland* que constitue a bacia do Prata. Por seu lado, a Central tem como um dos seus principaes objectivos ligar o Rio de Janeiro á bacia amazonica.

Estabelecida a ligação das duas linhas, o intercambio commercial entre as zonas servidas pelas duas estradas far-se-á directamente, sem a intervenção morosa da S. Paulo Railway.

O Dr. Monteiro Lins, quando engenheiro da Central, incumbido de fazer o estudo para aquelle fim, apresentou á Directoria da Estrada um relatorio que, na sua concisão modelar, consubstancia, em brilhante exposição, as insophismaveis vantagens do emprehendimento.

Pelo projecto daquelle engenheiro o traçado, que atravessa o mais futuroso bairro industrial de S. Paulo, tem início na estação *Engenheiro Trindade* (k. 494 da variante do Tieté) e termina no k. 10 da linha da Sorocabana, onde será construida uma grande estação com a área de 200.000 metros quadrados.

Essa linha, de 20 kilometros apenas, pela natureza da região em que é traçada, virá enriquecer grandemente o patrimonio da Central, e estabelecerá a ligação, por dois proprios nacionaes, das duas grandes bacias (*).

* * *

A cidade de S. Paulo é uma das mais importantes metropoles da America do Sul.

Com relação ao gráo do seu adeantamento, transcrevemos aqui, *data venia*, os seguintes periodos de Eugenio Egas, na sua excellente obra — *Os Municipios Paulistas*:

"De 1889 para cá, tudo se transformou, tudo cresceu, tudo se fez grande; a cidade fechada dentro dos quatro angulos, que quatro conventos protegiam (Jesuitas, Carmo, S. Bento e S. Francisco) desceu pelas encostas até aos rios, passou-os, occupou as varzeas, subiu as ondulações afastadas, para tornar a descer e conquistar todas as planicies, todos os campos, todas as terras, num raio kilometrico tão grande, que se tornaram seus arrabaldes, cidades e villas afastadissimas.

Progredir assim é raro.

(*) Graças á iniciativa do Dr. Mario Castilhos do Espirito Santo, cuja indefessa actividade tantos melhoramentos realizou nos 300 kms. de linha a seu cargo, quando Inspector da 4ª Inspectoria de Linha, parece que a actual Administração da Estrada pensa em effectuar essa ligação. Este não será, por certo, o menor dos titulos de benemerencia para o já benemerito Inspector, e para a referida Administração.

Os casos de cidades que se transformam da noite para o dia são poucos. E entre esses pouquissimos ha dois que são nossos, genuinamente nossos: — o do Rio de Janeiro e o de S. Paulo".

De facto, as estatisticas fallam bem alto em favor da capital paulista.

De 1901 a 1924, levantaram-se em S. Paulo 52.064 predios, sendo que, só neste ultimo anno, as construcções attingiram o numero de 4.295.

Esplanada do Trianon

A cidade, que no Centenario pouco mais tinha que 500.000 habitantes, em 1925 contava cerca de 800.000, podendo hoje computar-se em 1.180.000 a cifra demographica do municipio (*).

Da estação Norte o passageiro facilmente se transporta, através de amplas e bem calçadas ruas, até o centro da cidade, que por si só já offerece um lindo espectaculo, mórmente se o turista se colloca sobre um dos

Viaductos — *Do Chá,* com 240 metros de extensão; o de *Santa Ephigenia,* um pouco maior e de mais solida construcção, e o da *Bôa Vista,* de menores proporções. Desses viaductos descortina-se um panorama empolgante.

(*) Póde avaliar-se hoje em 130.000 o numero de predios da capital paulista, tendo-se que admittir, portanto, um sensivel augmento do numero dos logradouros publicos.

Monumentos — Da *Independencia*, em frente ao Museu do Ypiranga, symbolizando a formação da nacionalidade brasileira; da *Fundação da Cidade*, em frente ao Palacio dos Campos Elyseos; a estatua do maestro *Carlos Gomes* e o monumento a *Ruy Barbosa*, no Parque de Anhangabahú; *Alfredo Maia*, Largo General Osorio; *Alvares de Azevedo*. Praça da Republica; *Celso Garcia*, Largo Guayanazes; *D. José de Barros*, Largo Coração de Jesus; *Cesario Motta Junior*, Praça da Republica; *João Mendes*, Praça J. Mendes; *Garibaldi*, Jardim da Luz; *Giuseppe Verdi*, Praça do Correio; *José Bonifacio*, Largo de S. Francisco, e *Feijó*, Largo da Liberdade.

Monumento da Independencia

Hoteis — D'Oéste, rua Bôa Vista, 46; Esplanada, Praça Ramos de Azevedo; Fraccaroli, rua Mauá, 121; Metropole, rua Visconde do Rio Branco, 8; Regina, Largo de Santa Ephigenia, 8; Roma, rua Mauá, 147; Terminus, rua Brigadeiro Tobias; e Triangulo, rua Direita, 9.

Casas de Banho — Estevam Mandarais, rua Xavier Toledo, 28; Guilherme Gronau, rua Conselheiro Nebias, 64, e Hugo Brandt, rua do Carmo, 66.

Restaurantes — Bolsa, rua Bôa Vista, 9; Brasserie Paulista, Praça Antonio Prado; Gruta Bahiana, rua José Bonifacio, 15; Jacintho, rua da Quitanda, 15; Adamastor, Praça da Sé, 31; Bancario, rua Alvares Penteado, 19.

Telegraphos — NACIONAL — Av. S. João — Estação do Norte — Rua Victoria — Hospedaria dos Immigrantes — Rua Bento Freitas — Radiotelegraphica Brasileira, rua da Quitanda, 6 — Telephonica, rua 7 de Abril, 67. DAS ESTRADAS DE FERRO — *Central do Brasil* — Av. Rangel Pestana. *Inglêsa* — "Luz", "Braz" e Agencia (rua Anchieta, 3). *Paulista* — Largo de S. Bento. *Sorocabana* — Estação e Agencia (Praça da Sé, 37). ESTRANGEIROS — *Western Telegraph Comp.* — Rua 15 de Novembro, 31. *All America Cables* — Rua 15 de Novembro, 46 — *Cabo Italiano* — Rua 15 de Novembro, 22.

Instituto Butantan-Serpentario

Correios — *Séde*: Praça do Correio. *Encommendas postaes* — Praça Dr. João Mendes, 10. — *Succursal*: Belemzinho. E varias agencias postaes espalhadas pela cidade.

Mensageiros — A Veloz, rua 3 de Dezembro, 5; São Bento, rua José Bonifacio, 5; Paulista, Praça da Sé, 9-C

Passeios — *Butantan* — Com o celebre Instituto Soroterapico. Viveiros de cobras. Aberto quintas e domingos. *Cantareira* — Ultima estação do Tramway do mesmo nome. No meio de uma pittoresca floresta, onde se acham os grandes reservatorios de agua para S. Paulo. *Jardim Acclimação* — Com um lago central para passeio de barcos; bar e exposição de animaes de differentes especies — Entrada 1$000. *Jardim da Luz* — Em frente á estação da Luz. Alamedas e bosques

lindissimos; extensos grammados, canteiros de flores, gruta artificial, encimada por um mirante. Dois lagos povoados por aves aquaticas, peixes, etc., e adornados por chafarizes e estatuetas de marmore. Concertos no coreto ás quintas, domingos e feriados. Confortavel bar, diversões para crianças.

Viaducto do Chá

Museu do Ypiranga — Antiguidades historicas e collecções de historia natural. Em frente acha-se um bello parque com uma grande piscina, e seis menores, com repuxos de agua, illuminados a côres por poderosos holophotes, produzindo effeitos maravilhosos; mais em baixo encontra-se a historica colina, com o magestoso Monumento do Ypiranga, obra de Ximenes. O Museu está aberto ás terças, quintas e sabbados, de 12 ás 16 horas. *Parque Anhangabahú* — Em baixo do Viaducto do Chá, com 40.000 metros quadrados. Artistico grammado, cercado de bellos edificios, taes como a Prefeitura, Theatro Municipal, predio da Light, Delegacia Fiscal, Esplanada Hotel, Club Commercial, etc. *Parque Antartica* — Na Avenida Agua Branca, com grande numero de attractivos para crianças: patinação, rink, foot-ball, tiro ao alvo, tennis, cavallinhos, roda gigante, bar e musica aos domingos. *Parque D. Pedro II* — Entre Braz e Moóca. Um dos maiores ajardinados do Brasil, com um parque isolado, com innumeros divertimentos, destinados exclusivamente ás crianças. Grandes alamedas, bosques, grammado, arbustos, kiosques. E'

atravessado pelo canal do Tamanduatehy, formando graciosas ilhotas, com artisticas pontes. Em frente ergue-se o magestoso Palacio das Industrias e o monumento offerecido pela colonia syria de S. Paulo. *Parque da Penha* — Penha.

Avenida Paulista

Muito concorrido nos dias de festas. *Parque Siqueira Campos* — Na avenida Paulista, em frente ao Trianon. A entrada é um corredor ladeado por columnas, o qual termina em duas salas ovaes com um artistico marmore. E' um trecho de matta em plena capital, formado de bosques com pittorescas alamedas. *Parque S. Jorge* — No fim da rua S. Jorge (Tatuapé), com grande numero de divertimentos. *Pinacotheca do Estado* — Museu de Arte do Estado. Paineis a oleo, gravuras, estampas, modelos, terracota, bronze, etc. Situada no Lyceu de Artes e Officios (Jardim da Luz). Diario das 11 ás 17 horas, domingos das 13 ás 17 horas, estando fechado ás terças-feiras. *Praça da Republica* — Bellos grammados com um grande lago, cujas margens são ligadas por pontes rusticas. Vistosas arvores em fórma de alamedas. *Praça Buenos Ayres* — Grammados adornados com bellissimos arbustos, e um mirante. *Santo Amaro* — De bonde, 40 minutos; de auto, por optima estrada de rodagem, 20 minutos. Represa da Light, formando um enorme lago artificial, navegavel por pequenas lanchas. Bar, restaurantes e "dancing". *Parque de Agua Branca* — onde está installada a Directoria de Industria Animal. Vasto e lindo parque contendo todas as especies de peixes dos rios brasileiros.

Theatros — *Municipal* — rua Barão de Itapetininga; *Sant'Anna* — rua 24 de Maio, 23; *Boa Vista* — rua Boa Vista, 32; *Casino Antarctica* — rua Anhangabahú, 67; *Santa Helena* — Praça da Sé, 4; *Recreio* — rua Rodrigo Silva, 8.

Theatro Municipal

Cinemas — *Odeon* — rua Consolação, 40; *Royal* — rua S. Pereira, 72; *Republica* — Praça da Republica, 48; *Paramount* — Av. Brigadeiro Luis Antonio, 75; *Rosario* — rua S. Bento, 51. *Avenida* — Av. S. João, 161; *Mafalda* — Avenida Rangel Pestana, 198; *S. Bento* — rua S. Bento, 27. E muitos outros.

Bancos — *Alliança da Bahia* — Anchieta, 7; *London and Brazilian* — 15 de Novembro, 21; *Noroéste* — Alvares Penteado, 24; *Estado de S. Paulo* — 15 de Novembro, 33; *Português do Brasil* — 15 de Novembro, 26; *Francês e Italiano* — 15 de Novembro, 31; *Sociedade Anonyma Martinelli* — 15 de Novembro, 29; *Commercial do Estado de São Paulo* — 15 de Novembro, 50; *Commercio e Industria* — 15 de Novembro. 47; *National City Bank of New York* — Praça Antonio Prado; *British Bank of South America* — Alvares Penteado, 23; *Holandês da America do Sul* — Quitanda, 8; *Italo-Belga* — Alvares Penteado, 27; *Germanico* — Alvares Penteado, 17; *Italo-Brasileiro* — Alvares Penteado, 29; *Café* (*do*) — 3 de Dezembro, 14; *Allemão Transatlantico* — 15 de Novembro, 38; *Nacional Ultramarino* — Alvares Penteado, 7; *Hypotecario e Agricola do Estado de Minas* — Quitanda, 12; *Minho* (do) —

S. Bento, 46; *S. Paulo* (de) — S. Bento, 41; *Brasil* (do) — Alvares Penteado, 12; *Napoles* (de) — Direita, 15; *Real do Canadá* — 15 de Novembro, 38; *Credito Popular* — Floriano Peixoto, 2.

Innumeras casas bancarias encontram-se no centro da cidade.

Edificio Martinelli

Consulados — *Allemanha*—Liberdade, 131; *Argentina* — Xavier de Toledo, 13; *Austria* — Av. São João, 85; *Belgica* — Benjamim Constant, 1; *Chile* — João Briccola, 10; *Colombia*— Av. Brasil, 62; *Dinamarca* — S. Bento, 61; *Espanha* — Liberdade, 200; *Estados Unidos* — Libero Badaró, 51; *Finlandia* — Alvares Penteado, 23; *França* — Av. Angelica, 29; *Inglaterra* —Quintino Bocayuva, 4; *Grecia*—Alameda Barros, 47; *Guatemala* — Av. Angelica, 150; *Haity* — Riachuelo, 27; *Hollanda* — rua São Bento, 61; *Italia* — Praça da Republica, 64; *Japão*—Av. Brig. Luis Antonio, 83; *Lithuania* — Aureliano Coutinho, 10; *Perú* — Guadelupe, 30; *Polonia* — Itapetininga, 18; *Mexico* — Libero Badaró, 41; *Noruega* — Senador Feijó, 27; *Panamá* — São Bento, 81; *Paraguay* — Liberdade, 89; *Perú* — Guadelupe, 30; *Portugal* — Largo de S. Francisco, 5; *Succia* — Libero Badaró, 61; *Suissa* — B. Itapetininga, 35; *Tchecoslovaquia* — Itapetininga, 18; *Turquia* — João Briccola, 12; *Uruguay*—S. Bento, 20; *Yugoslavia* — Bar. Paranapiacaba, 5.

Companhias de Navegação — *Blue Star Line* — Quitanda, 12; *Cia. Com. e Nav.* — S. Bento, 33-A; *Com. e Maritima* — P. R. Azevedo, 9; *C. N. Nav. Costeira* — João Briccola, 2; *Consulich* — 15 de Novembro, 29; *Hamburgo-America* — Libero Badaró, 52; *Lamport and Holt L.* — Alvares Penteado, 21; *L. Real Holandês* — 15 de Novembro, 29;

Lloyd Brasileiro — Libero Badaró; *Lloyd Latino* — Praça R. de Azevedo; *Lloyd Nacional* — 15 de Novembro, 29; *Lloyd Sabaúdo.* — Libero Badaró, 45; *Mala Real Inglêsa* — Libero Badaró, 63-A; *Munson Line* — Benjamin Constant, 27; *Nav. Gen. Ital.* — Alvares Penteado, 31; *Norddeutscher L.* — São Bento, 61; *Osaka M. S.* — B. Itapetininga, 39; *Pacific. Arg. Brazil* — José Bonifacio, 10; *Trans. Espanhola* — S. Bento, 33; *Transatl. Italiana* — 15 de Novembro, 29.

Estradas de Ferro — *Central do Brasil* — Av. Rangel Pestana; *Paulista* — Largo São Bento, 7; *Dourado* — rua Bôa Vista, 9; *S. Paulo-Goyaz* — rua 15 de Novembro, 26; *Mogyana* — rua Bôa Vista; *S. Paulo Railway* — Estação da Luz; *Sorocabana* — Estação S. Paulo — *Cantareira* — João Theodoro; *Noroéste do Paraná* — Direita, 40.

Imprensa — JORNAES: *A Capital* — Visc. do Rio Branco, 44; *A Gazeta* — Libero Badaró, 4; *A Platéa* — Carmo, 17; *Correio de S. Paulo* — Libero Badaró, 73; *Correio da Tarde* — Pr. do Patriarcha, 9; *Diario Nacional* — Pr. João Mendes, 8; *Diario da Noite* — Pr. do Patriarcha, 9; *Diario de Noticias* — Pr. do Patriarcha, 5; *Diario Official* — 11 de Agosto, 39; *Diario Popular* — João Briccola, 1; *Diario de S. Paulo* — Pr. do Patriarcha, 9; *O Estado de S. Paulo* — Scuvero, 22; *Folha da Manhã* — Carmo, 7; *S. Paulo Liberal* — Pr. da Sé, 43; *Corrieri degli Italiani* — José Bonifacio, 7; *Deutsche Zeitung* — Florencio de Abreu, 40; *Diario Hungaro* — Av. S. João, 85; *Fanfulla* — Libero Badaró, 8 ; *Nippak Shimbun* — Liberdade, 146; *Times of Brazil* — Av. S. João. 34; *Il Piccolo* — Anhangabahú, 12. REVISTAS: *A Cigarra* — Libero Badaró, 42; *O Malho* — 3 de Dezembro, 12; *Revista Feminina* — Pr. da Sé, 53; *S. Paulo Medico* — Pr. Ramos Azevedo, 16; *Vida Nova* — Pr. da Sé, 59; *Automobilismo* — Itapetininga, 18; *O Café* — Direita, 71; *Chacaras e Quintaes* — Assembléa, 18; *Gazeta Mercantil e Industrial* — Pr. da Sé, 59; *Revista da Sociedade Rural* — Libero Badaró, 45.

Assistencia Publica — E' mantida pela Repartição de Policia. Aceitando proposta da Cruz Vermelha, a Prefeitura cogita em organizar brevemente um serviço modelo dessa util instituição.

Faculdades e Escolas — Direito — Largo de S. Francisco; Gymnasio do Estado — Parque D. Pedro II; Livre de Pharmacia e Odon. — José Bonifacio, 33; Medicina — Theodoro Sampaio, 19; Normal — Praça da Republica; Polytechnica — Av. Tiradentes.

Policia Civil — *Delegacia Geral* — Largo do Palacio. Nesse edificio funccionam 4 Delegacias Auxiliares.

A cidade é dividida em 8 Districtos policiaes e grande numero de postos policiaes.

As Delegacias Especializadas funccionam á rua Gusmões.

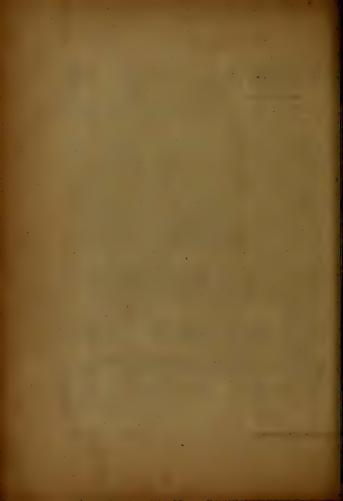
Policia Militar — *Comm. Geral* — A. Tiradentes, 13.

Governo da Cidade — *Prefeitura* — R. Libero Badaró, 98. *Sub-Prefeituras* — Ypiranga, Itaquera, Nossa Senhora do O', Penha, Lapa e Sant'Anna.

Governo do Estado — *Palacio dos Campos Elyseos* — Av. Barão Rio Branco, 47; *Secretaria da Agricultura* — Largo do Palacio; *Secretaria de Fazenda* — Largo do Palacio; *Secretaria do Interior* — Largo do Palacio; *Secretaria da Justiça* — Largo do Palacio; *Serviço Florestal* — Sant'Anna, 71; *Serviço Meteorologico* — Avenida Paulista, 69; *Serviço de Defesa do Café* — Florisbella, 15; *Directoria da Agricultura* — Consolação, 18; *Directoria de Colonisação e Immigração* — Largo do Palacio; *Directoria de Ind. Pastoril* — Consolação, 18; *Directoria de Obras Publicas* — Largo do Palacio; *Directoria da Viação* — Largo do Palacio; *Depart. Estadual do Trabalho* — Visconde de Parnahyba; *Commissão Geogr. e Geologica* — Avenida Liberdade, 196; *Insp. de Estradas de Rodagem* — Floriano Peixoto, 2; *Patronato Agricola* — Benjamin Constant, 40; *Repartição de Aguas* — Conceição, 117.

Automoveis — Attinge a cerca de 18.000 o numero de automoveis da cidade de S. Paulo; os de praça dividem-se em automoveis de luxo e auto taximetros. *Automovel de luxo* — Meia hora, 8$; cada 1|4 de hora seguinte, 3$500. *Taxi* — Até dois kilometros, 3$; cada 100 metros seguintes, $200; 1ª hora ou fracção, 12$; cada 1|4 de hora seguinte, 2$500.

Omnibus — Existem omnibus que partem do Largo de S. Bento, da Sé e de outros pontos do centro da cidade, para a Avenida Paulista, Braz e para os arrabaldes, variando os preços de $300 a $500 réis por *secção*.

Bondes — O serviço é feito pela Light and Power, de S. Paulo, que do centro da cidade irradia as suas linhas para todos os bairros. Pontos de partida: *Largo da Sé — Largo de São Bento — Largo do Thesouro — Praça Giuseppe Verdi — Rua Rubino de Oliveira — Rua Libero Badaró — Avenida São João — Viaducto do Chá.*

CIDADE DE

Escala 1:25.000

YPIRANGA

Villa Bella

Villa Gumercindo

MUNICIPIO

DE

SÃO BERNARDO

Vias Brasileiras de Communicação

CIDADE DE S. PAULO

Escala 1:25.000

SUB-RAMAL DE BANANAL

Esta linha ferrea, que já pertencera á Estrada (*), passando, em 20 de fevereiro de 1924, para o dominio da "Oéste de Minas", voltou, por Dec. n. 19.602, de 19 de janeiro de 1931, a fazer parte da rêde da Central.

Por Dec. n. 7.698, de 3 de maio de 1880, foi concedido a José Luis de Figueiredo privilegio para a construcção de uma linha ferrea de Bananal a Barra Mansa, tendo sido organizada, para leva-la a effeito, a *Companhia Bananalense*. Antes de construir-se a linha, porém, permittiu o Governo Imperial, por Dec. n. 8.724, de 2 de novembro de 1882, que o entroncamento com a E. F. D. Pedro II se fizesse não em Barra Mansa, mas na estação Saudade.

A estrada foi aberta ao trafego em 8 de agosto de 1883, depois de ter passado a proprietarios differentes.

Com a bitola de $1^m,00$ e a extensão de 26 k. 677, liga a estação de Saudade (municipio fluminense de Barra Mansa) á séde do municipio de Bananal, em S. Paulo.

Saudade — K. 156.473

Tomando a direcção sudoéste a linha acompanha a margem direita do Bananal, córta (k. 157.525-ponte de $16^m,80$) a ribeira da Bocaina, e passa pela parada

Harmonia — K. 160.067

Toma o nome da fazenda em cujas terras fica situada.

Santo Antonio — K. 161.883

Toma o nome da povoação a que serve e que lhe fica nas proximidades, á esquerda.

(*) Incorporada por acto de 25 de setembro de 1918 (Decreto n. 13.206 que para esse fim abriu o credito de 649:114$913).

Depois da estação o trem córta os corregos Santo Antonio (k. 162.982-5^{m},00) e da Chacara (k. 163.658), passa pela extincta parada *Novaes* e vae á estação

Cafundó — K. 164.395

Nome de uma fazenda da localidade.

Acompanhando sempre a direita do Bananal, cujas aguas correm á sombra de interminavel floresta de ubás (*) a linha atravessa os corregos do Sitio (k.165.881) e da Astréa e passa pela parada

Astréa — K. 166.253

Nome de uma fazenda das immediações.

Cortado logo após um pequeno corrego (ponte de 4^{m},50), prosegue o trem, transpondo, pela segunda vez, o corrego Chacara (k. 168.241-6^{m},20) e chegando, em seguida, a

Rialto — K. 168.327

Situada na séde do 3° districto (Espirito Santo, cujo casario fica uma centena de metros á esquerda) do municipio de Barra Mansa. Da povoação partem varias estradas de rodagem em direcção ás muitas fazendas localizadas no districto, entre ellas a da Bôa Vista, onde existe o roseiral talvez mais importante do Brasil.

Um pouco além de Rialto o trem passa para a margem esquerda do Bananal (k. 169.639-26^{m},15).

Gloria — K. 173.624

Nome de uma fazenda que fica situada junto á linha, á direita.

Cortado de novo o Bananal (k. 174.019-27^{m},60) entra a linha em territorio paulista, começando a atravessar uma região montanhosa. Transpondo, mais uma vez, o Bananal (k. 176.813-31^{m},48) e passando pelo local onde foi a estação *Rapé*, chega o trem a

Tres Barras — K. 177.825

Nome de uma fazenda cuja casa, de bella apparencia, se acha á esquerda.

A' esquerda tambem, na outra margem do Bananal, vê-se a estrada Rio-S. Paulo, que acompanha a linha até o seu "terminus".

(*) Graminacea arborescente cujas hastes servem para usos varios. *Ubá* — corr. de *uybá*, a canna de flecha ou canna brava; é a mesma "tabóca".

Continuando, passa o trem pela extincta parada *Vargem Grande* e depois de atravessar, pela quarta vez, o Bananal (k. 181.792-10m,32) chega a

Vista Alegre — K. 181.894

Nome de uma fazenda das immediações.

Cortando terras de uma ridente propriedade rural (Chacrinha) cuja casa de moradia apparece á direita, caminha o trem e chega, duzentos metros depois da referida casa, a

BANANAL

Rio.	183 k. 023
S. Paulo..................	370 k. 230
Altitude.	446 m. 480

Toma o nome da cidade em que está situada.

João Barbosa de Camargo e sua mulher Maria Ribeiro de Jesus ergueram na localidade, em 1783, uma capella dedicada ao Senhor Bom Jesus do Livramento, dotando-a, em 10 de fevereiro de 1785, com meia legua de terra em quadra, para patrimonio. Só porém em principios do seculo passado começou a população a desenvolver-se. Para isso grandemente concorreram, a contar de 1810, o Commendador Antonio Barbosa da Silva e outros descendentes dos instituidores, cumprindo não esquecer, entre estes, o Coronel Joaquim Silverio, o Major Braz Arruda, e André Lopes. Foi este ultimo quem doou o terreno para a construcção de outra capella sob a mesma invocação, e que passou a parochia por alvará de 26 de janeiro de 1811. Essa capella transformou-se na actual Matriz da cidade.

A povoação pertencia ao municipio de Lorena. Villa em 1 de julho de 1832 (installada em 17 de março de 1833), foi elevada á categoria de cidade em 3 de abril de 1849, e prosperou sempre até 1866. Dessa data em deante a emigração de grande numero de lavradores para o chamado Oéste da Provincia, desvitalizou as forças economicas do municipio, reflectindo sobre a cidade a anemia que para logo se apoderou da lavoura da região.

A cidade é muito pittoresca. As ruas largas e tortuosas são bordadas de casas terreas na sua maioria, algumas de solida construcção. Possue praças ajardinadas, illuminação electrica, telephonia, rêde de esgotos, abastecimento d'agua e conta cerca de 80 casas de negocio, sendo a rua Commendador Manuel Aguiar a mais commercial. Principaes edificios: a

egreja Matriz, consagrada ao Senhor Bom Jesus do Livramento; a da Bôa Morte; a do Rosario; a Santa Casa; a Casa da Camara; o Grupo Escolar; o Forum; o Theatro; e o Matadouro. Existem dois cemiterios, sendo um da Irmandade do Bom Jesus.

Além do Grupo Escolar, na séde, conta 10 escolas districtaes e ruraes.

HOTEIS — *Bananalense, Bandeirantes* e *Radio*.

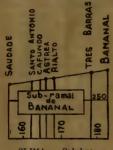
POPULAÇÃO — 12.000 h. — Da séde, 2.800.

SUPERFICIE — 587,5 km².

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Alambary, e outras.

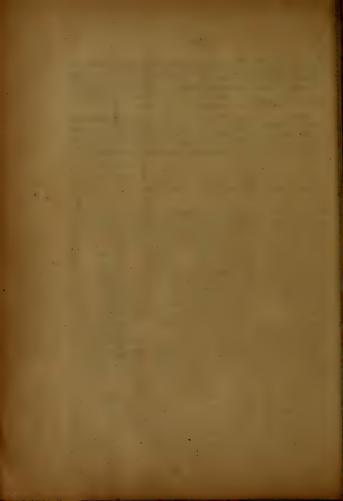
LIMITES — Barra Mansa, Rezende, Barreiros e Estado do Rio.

RIOS — O Bananal, que nasce na serra do Retiro e seguindo a direcção geral de S. N. vae despejar-se no Parahyba, recebendo diversos tributarios dos quaes é mais importante o Turvo que lhe desagúa na margem esquerda. De diversos pontos da serra e em direcção ao Parahyba, ao Pirahy e ao Oceano, descem varios ribeirões, entre os quaes mencionaremos: o Alambary, o Capitão Mór, o Doce, o Divisa, e o Manso. No ribeirão do Braço (affluente do Pirahy), que corre nas divisas do municipio de Angra, e no Ariró, que verte para o Oceano, existem duas lindas cachoeiras.

SERRAS — A do Mar, com as seguintes denominações: Bocaina, Retiro, Calçada, dos Ramos, da Quimbóca, do Carioca, etc. Na fazenda S. Luis há uma formosa gruta.

CLIMA — Salubre.

PRODUCÇÃO — O sólo, argiloso e calcareo, é fertil. Produz café, cereaes, canna, fumo, batatas, etc. O numero de cafeeiros, que em 1911 era de 3.282.000, está hoje muito reduzido. Produz 1.250 arrobas de fumo, 3.000 hectolitros de batatas, 4.500 de arroz, 2.500 de feijão, e 27.000 de milho.

Com cerca de 150 propriedades agricolas, conta 15.000 cabeças de gado nas suas optimas fazendas de criação. A industria consiste em ferrarias, fabricas de lacticinios (que produzem queijos excellentes), calçados, etc. Exporta milho, arroz, banha, carnes, batatas, café, etc. Preço das terras: 80$000 a 100$000 por hectare.

VIAÇÃO — O municipio é servido pelas seguintes estações: Bananal, Gloria, Tres Barras e Saudade, no sub-ramal; Roseta e A. Rocha, na Oeste, que passa nas divisas com o municipio de Barra Mansa. A estrada de rodagem Rio-S. Paulo corta o municipio de suléste a noroéste, passando pela séde.

SUB-RAMAL DE PIQUETE

O sub-ramal de Piquete é constituido pela E. F. Lorena a Bemfica, construida de 1902 a 1907, para servir a Fabrica de Polvora de Piquete, então em construcção.

Concluidos os trabalhos de construcção da linha, foram entregues ao trafego 19 k.670, dos quaes 17 k.200 até Piquete e 2 k.470 até Limeira, hoje "General Mendes de Moraes".

O dec. legislativo n. 3.298, de 11 de julho de 1917 autorizou a construcção de uma linha ferrea em continuação do trecho em trafego de Lorena a Piquete, em direcção ao planalto central, passando por Itajubá e Pedra Branca, no Estado de Minas.

Foi posteriormente resolvido que se levasse a effeito, por administração, a construcção da E. F. Piquete a Itajubá (Estudos approvados pelo dec. n. 9.638, de 26 de junho de 1918).

Os estudos davam a extensão de 64 k.360, dos quaes 13 k.500 em cremalheira, para vencer a differença de nivel de 800 metros na serra da Mantiqueira.

Novos estudos porém, baseados na portaria de 6 de setembro de 1918, foram feitos para modificação do trecho da serra, afim de ser empregada a tracção por adherencia, conseguindo-se o desenvolvimento de 33 k.600, com rampa maxima de 3 %.

A construcção, iniciada em 1 de outubro de 1918, teve os seus trabalhos suspensos em 31 de agosto de 1921. A infrastructura ficou concluida entre Itajubá e Soledade, com 38 kilometros.

Por Aviso n. 106, de 30 de dezembro de 1921, foi o trecho de Lorena a Piquete (17 k.200) entregue á Central, ficando o trecho de Piquete á Fabrica de Polvora á cargo do Ministerio da Guerra, e o trecho de Itajubá a Soledade entregue a então Rêde Sul Mineira, hoje E. F. Sul de Minas.

A linha, com a bitola de 1^{m},00 (*), parte da estação

Lorena — K. 280.604

rumando logo para a direcção norte e transpondo em seguida o Parahyba (k. 284.155) por uma ponte de 90^{m},00. Na reconstrucção dessa ponte foi, pela primeira vez na Central, applicado o systema de ar comprimido para fundação dos pilares. Esse serviço foi feito por iniciativa e sob a direcção do Dr. Mario Castilhos.

Do outro lado da ponte fica o estribo

Ponte do Parahyba — K. 284.200

Tomando a direcção nordéste o trem transpõe o ribeirão Macacos (k. 287.963) por uma ponte de 10^{m},00.

Rumando novamente para o norte, passa pelo local do extincto estribo *Marechal Faria,* localizado alguns metros áquem de

Angelina — K. 288.021

Nome de uma fazenda da localidade.

A estação está hoje transformada em residencia de trabalhadores.

Duzentos metros depois é transposto um pequeno curso d'agua (ponte de 4^{m},00).

Coronel Barreiros — K. 291.028

Coronel Vicente Barreiros, proprietario de uma importante fazenda na localidade e empreiteiro da E. F. D. Pedro II em 1886.

Duzentos metros depois da estação é transposto o rio Ronco (ponte de 10^{m},00), que no k. 293.474 é novamente cortado por uma ponte de 6^{m},00, logo depois da qual chega o trem a

Francisco Ramos — K. 293.481

Chamou-se, em tempos "Tavares de Lyra". Francisco Ramos era um fazendeiro do local.

Dahi, passa a linha (k. 294.570), pela extincta parada *"Novaes"* (outro fazendeiro) e atravessa ainda o Ronco (k. 294.620) por uma ponte de 3^{m},00, chegando a

---

(*) Cogita-se em modifica-la para a de 1m,60. Já a infatigavel 4ª Inspectoria de Linha se apresta para atacar resolutamente os serviços de alargamento.

Bella Vista — K. 296.431

Nome da fazenda que se vê á esquerda e pertencente a Reinaldo Dias. Chamou-se, outr'ora, "Aguiar Moreira".

PIQUETE

Rio.	297 k. 531
S. Paulo	235 k. 276
Altitude.	636 m. 298

Primitiva "Piquete", depois "Rodrigues Alves" e, desde 20 de Setembro de 1933 (quando esta pagina já estava composta), novamente "Piquete".

Nem mesmo durante o tempo exiguo da composição de um livro os nomes das estações da Central descansam da sua vertiginosa contradansa.

Anteriormente Villa Vieira do Piquete, erigida em séde de municipio pelo Dec. n. 166, de 7 de maio de 1891. Pertence á Comarca de Lorena e por Lei n. 1.470, de 29 de outubro de 1915, passou a chamar-se Piquete.

E' uma villa aprazivel, na base da serra da Mantiqueira e á margem esquerda do ribeirão Piquete, formado pelos ribeirões Bomfim e Sertão e que, depois de receber varios affluentes, desce até o Parahyba com o nome de Embaú.

A villa possue cerca de 500 casas, cinema, alguns bons edificios e a Matriz, situada em uma elevação de terreno e sob a invocação de S. Miguel.

HOTEIS — *Hotel das Palmeiras.*

POPULAÇÃO — 5.000 h. — Da séde, 1.500.

SUPERFICIE — 207,5 km².

DISTRICTO — O da séde.

POVOAÇÕES — Itabacoara e Bemfica.

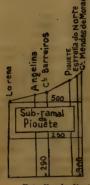
LIMITES — Lorena, S. Bento, Estado de Minas, Cruzeiro e Cachoeira.

RIOS — O ribeirão Embaú e alguns outros de menor importancia. Bôas quedas d'agua, na encosta da serra.

SERRAS — A da Mantiqueira.

CLIMA — Salubre.

PRODUCÇÃO — Terras ferteis, produzindo café e cereaes. Conta 51 propriedades agricolas. Exporta, além dos productos da Fabrica de Polvora, grande quantidade de mar-

mellos, pecegos e figos vindos da serra. Possue engenhos de assucar e aguardente. A sua principal industria, porém, consiste nos productos da Fabrica de Polvora Sem Fumaça, pertencente ao Ministerio da Guerra. A Fabrica de Polvora de Piquete constitue, talvez, o maior estabelecimento do genero na America do Sul. Além da polvora, sua principal fabricação, ella offerece tambem ao consumo commercial a acetona, o collodio (photographico, industrial e elastico), o algodão collodio, o ether sulphurico, o acido chlorydrico, o acido nitrico. Todos esses productos são fabricados com materia prima nacional. Preço das terras: 100$, em media, por hectare.

VIAÇÃO — Possue algumas soffriveis estradas de rodagem, destacando-se a de Lorena.

* * *

A linha prosegue, agora sob a jurisdicção do Ministerio da Guerra (que no alto do Itajubá Velho possue esplendido sanatorio) e nella se encontram ainda as seguintes estações:

Estrella do Norte — K. 298.818

Primitiva "Wenceslau Braz".

Serve a villa militar, composta de bons predios e de uma linda praça ajardinada.

General Mendes de Moraes — K. 300.051

Primitiva "Limeira". Ahi fica situado o posto de vigilancia da Fabrica.

VARIANTE DO TIETE'

A duplicação do ramal de S. Paulo tem por fim dar-lhe a capacidade de transporte exigida pelo seu trafego intenso e crescente, aproveitando-se a opportunidade para melhorar as condições technicas da linha, de modo a permittir maior velocidade nos trens.

Levantamentos topographicos feitos no trecho de Poá á 5ª Parada, demonstraram que não era possivel melhorar, no trecho referido, aquellas condições, de modo a poderem ser supprimidas as rampas de 2 % existentes.

Dahi a necessidade da variante que, partindo de Calmon Vianna, corre nas proximidades da margem esquerda do Tieté desenvolvendo-se, com a declividade maxima de 0,008 e o raio minimo de 300 metros, numa extensão de 32 k. 530, em linha dupla, até a 5ª Parada.

Essa linha, que serve a uma zona rural de pujante fertilidade, veio concorrer para o mais rapido progresso e embellezamento de vasta região considerada como suburbio da progressista cidade de S. Paulo. Foi inaugurada em 7 de fevereiro de 1926, até Engenheiro Goulart (k. 493.883), estando hoje toda ella em trafego. Pela variante a estação Norte fica no k. 503.904, havendo portanto um augmento de 4 k. 751 na distancia entre D. Pedro II e Norte.

Calmon Vianna — K. 465.240

Logo após a estação começa a variante, que no k. 466.065, atravessa uma ponte de 6m,00, cortando adeante a estrada Rio-S. Paulo (k. 466.536) em passagem de nivel.

Cortada, mais além, a estrada de Poá (passagem inferior), passa a linha por

Itaquaquecetuba — K. 470.949

Taqua-quicé, taquara, faca ou lamina, e *tuba* por *tyba*, suff. de quantidade: taquaral. O nome antigo era *Taqua-*

quicetuba. O actual foi adoptado por erronea supposição de que na composição do vocabulo entrava o radical *ita*, pedra.

Logo adeante da estação passa o trem pela garganta da Capella, ponto mais elevado da variante.

No k. 471.745, é a linha cruzada pela estrada de rodagem Santa Isabel (passagem superior de 11m,00). Um pouco adeante (k. 472.283) ha outra passagem superior, tambem de 11m,00.

Avistam-se, á direita, as aguas tranquillas do Tieté.

Engº. Manuel Feio — K. 473.371

Engº. Manuel Feio, Chefe de Deposito da Locomoção.

Depois de atravessar o rio Tres Pontes (k. 474.590 — 6m,10), a linha transpõe o corrego Itahym (k. 476.676 — 3m,00), que deu o nome á estação

Itahym — K. 477.459

Ita-im, pedra pequena, pedrinha, conchinha.

Transposto o rio Itaquera (k. 480.973 - 5m,90), vae o trem a

S. Miguel — K. 481.515

Deu-lhe o nome o arraial de S. Miguel, que fica á esquerda.

Nesse arraial está situada a egreja de S. Miguel, que passa por ser um dos mais antigos templos do Estado. Ahi residiu o Padre Anchieta.

Pouco além da estação é cortado o ribeirão Jacú (k. 482.748 - 3m,00). De novo as aguas do Tieté são avistadas do trem. Ao longe, á direita, descortina-se o panorama do arrabalde de Guarulhos.

No k. 485.176, é a linha cruzada pela passagem superior do Trocolli (12m,40). Pouco além é transposta uma ponte de 3m,00, perto da chave inferior da estação

Commendador Ermelino — K. 486.191

Commendador Ermelino Matarazzo, proprietario da Fazenda Matarazzo, em cujas terras foi construida a estação.

A linha é atravessada, no k. 488.633, por uma passagem superior de 12m,40.

Prosegue o trem cortando, adeante, um pequeno curso dagua (pontilhão de 1m,50). Outra passagem superior, tambem de 12m,40, surge no k. 489.770. No trecho comprehendido entre as duas passagens, desenha-se grandioso, na moldura verde dos outeiros que o circumdam, o empolgante panorama da cidade de S. Paulo, totalmente descortinado do trem.

Engr. Goulart — K. 493.883

Henrique Campos Goulart, Chefe de Officinas ao Engenho de Dentro.

A estação está situada em terras da Fazenda Puglisi.

Prosegue o trem transpondo, adeante, uma ponte de 4m,00; depois, cruza a passagem inferior da Avenida Guarulhos. A' direita contempla-se a formosa ponte dessa Avenida, sobre o rio Tieté.

Um pequeno curso d'agua é atravessado, na chave inferior de

Engº. Trindade — K. 494.523

Bernardo de Mattos Trindade, Ajudante de Divisão.

Situada no arrabalde da Penha, em S. Paulo.

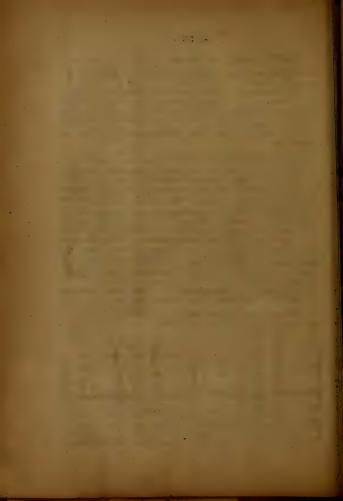
E' transposto o ribeirão Tiquatyra (k. 494.573 - 6m,00).

O Tieté colleia junto á linha, escuro e sulcado de pequenas embarcações.

Depois de um boeiro de 3m,00, o trem córta a Avenida Celso Garcia, por uma elegante ponte metalica de 45m,00; um pouco além, passa pela ponte do Aricanduva, de 10m,00.

Neste trecho, o olhar do passageiro é attrahido pelo panorama imponente que lhe offerece a cidade. Mas o explendido traçado da variante, e a actuação dynamica da 4ª Inspectoria de Linha na conclusão do ultimo trecho do novo caminho para a Paulicéa, são tambem dignos de attenção.

Um longo e elevado aterro feito com terra vinda do k. 484 da antiga linha, córta os campos até a

5ª Parada — K. 497.770

RAMAL DE LIMA DUARTE

Como dissémos já, a finalidade economica do ramal de Lima Duarte, traduz-se na facilidade que proporcionará ao intercambio dos productos de duas das mais opulentas regiões de Minas, senão do paiz: a Matta e o chamado Sul de Minas.

Communicando-se, em Juiz de Fóra, com toda a rêde da Leopoldina, (por meio do ramal de Juiz de Fóra, desta estrada) e por outro lado estabelecendo em Bomjardim, (districto do municipio de Turvo á 75 k. de Lima Duarte) (*) o seu ponto de juncção com a Oéste e a Sul de Minas, esse ramal vem encurtar, de algumas centenas de kilometros, o caminho entre as duas mencionadas regiões. (**).

A linha, que é de bitola larga, parte da plataforma esquerda da estação de

Bemfica — K. 288.582

e cortando logo em seguida o ribeirão Tres Pontes descreve uma ampla curva e vae subindo o valle do mesmo ribeirão, em rumo sudoéste.

(*) Os estudos definitivos do trecho de Lima Duarte a Bomjardim, realizados na ultima administração Frontin, deram a extensão de 70 kilometros. Novos estudos, feitos em 1929, dão a extensão de 78.200 metros, e fazem passar a linha pela garganta do Manuel Delphino, a 1.170 metros de altitude.

(**) Foi, provavelmente, pensando nessa ligação que o Dr. Frontin adoptou para o ramal a bitola de 1m,00, que é a bitola da Sul de Minas, da Oéste e da Leopoldina.

Estabelecida a linha mixta entre Juiz de Fóra e Bemfica, estaria feita a ligação directa, sem baldeações, entre as duas zonas referidas

Não sabemos por que transcendentes razões economicas ou estrategicas foi mais tarde essa bitola alargada para a de 1m60. Sabemos, entretanto, que actualmente se fala em que o governo do Estado de Minas cogita em conseguir a modificação para a primitiva bitola de 1m,00.

Depois de transpor duas pequenas pontes (k. 289.745 e 290.318) de 10^m,00 cada uma, passa, no k. 291.414 — 501, pelas do Caracol, de 11^m,00 a primeira e 10^m, 75 a segunda, ambas sobre o referido ribeirão Tres Pontes.

Sempre na direcção supracitada prosegue o trem, transpondo ainda a ponte do k. 292.578 (10^m,00), e passando pela parada *"Manuel Balbino"* (k. 293.688), antes de chegar a

Igrejinha — K. 295.187

Um agglomerado de casas em torno de pequena egreja (por cuja honra a estação tomou o nome de Igrejinha) constitue todo o interesse do logar, outr'ora denominado Bôa Vista.

A graciosa e pequena egreja, de estylo rococó, fica numa elevação, a meia encosta de formosa colina.

Partindo de Igrejinha, o trem toma a direcção norte, passa por uma ponte de 11^m,00 (k. 297.784), inflecte novamente para a direcção sudoéste, córta, no k. 298.002, o ribeirão do Drago (ponte de 11^m,10), passa por um estribo e transpõe ainda o referido ribeirão por uma ponte de 9^m,00 (k. 299.801).

A' direita, em pequena elevação, surge alva capellinha; estamos quasi em

Penido — K. 303.261

Dr. José Nogueira Penido, politico mineiro.

E' uma estação pequena, de construcção graciosa.

Depois de Penido o trem toma (do k. 306 em deante) o rumo oéste e, galgando o divisor das aguas do Parahybuna e do Peixe, apanha o valle de um affluente deste ultimo rio; toma de novo a direcção sudoéste e desce o referido valle.

A região é coberta de excellentes pastagens, notando-se, de trecho a trecho, cuidadas culturas de cereaes.

Já o trem se aproxima da serra da Saudade que o passageiro percebe, não muito longe, á esquerda.

Valladares — K. 311.966

Primitiva "Engº. Navarro". Francisco Valladares, politico mineiro.

A estação é rodeada de uma dezena de casas e serve ao districto de Rosario, ao nórte, e á povoação do Quilombo.

Logo depois de Valladares o trem transpõe (k. 312) o ribeirão S. Matheus; á esquerda, apparece o Rio do Peixe, de aguas barrentas e abundantes.

A linha se approxima, cada vez mais, da serra da Saudade, que no seu ponto culminante (1.124 mts.) toma a forma de uma ampla copa de chapéo. Um pouco além desse ponto, no

meio de frondoso capão, existe uma bacia de granito, sempre cheia de agua crystalina e reputada santa, porque com ella, diz a lenda, eram os enfermos curados pelo "Monge da Serra da Saudade".

Transposto o ribeirão Grão Mogol (k. 314...) o trem passa um pouco além, (k. 317...) para o municipio de Lima Duarte, pela ponte do Rio do Peixe, de $52^m,00$, sobre o rio desse nome.

Cerca de duzentos metros além da ponte surge o Tunnel 1, em curva e em rocha, com a extensão de $92^m,00$. O Rio do Peixe, agora á direita da linha, inflecte, a breve trecho, para o norte, seguindo o seu curso natural, emquanto que a linha toma a direcção suléste, vindo, porém, a tanger novamente a margem direita do rio, logo depois da estação Manejo.

Orvalho — K. 323.276

Nome da velha fazenda do Orvalho, situada nas proximidades da linha.

A estação serve a povoação de Bom Successo.

Cortando extensa varzea, prosegue o trem; e transpondo no k. 330... o corrego das Posses, chega, logo após, á

Manejo — K. 330.549

Com o fim de confabular sobre os planos da revolução e combinar os "manejos" para a melhor execução delles, reuniam-se os Inconfidentes (1789), secreta e repetidamente, em uma fazenda situada nas immediações do local em que foi mais tarde construida a estação. Dahi o nome de Manejo, a esta transmittida pela referida fazenda. (*).

Ao partir de Manejo, de novo a linha se approxima da margem direita do Rio do Peixe, della porém, se afastando a breve trecho. No k. 333... é transposta uma pequena ponte.

Ao longe, no alto, surge uma egreja; é a matriz da cidade de Lima Duarte, que possue, dentro da sua zona urbana, duas estações, sendo a primeira a

Parada Lima Duarte — K. 338.072

que serve á parte norte (a mais importante) da cidade, por meio da mais notavel das suas ruas, (a rua 15 de Novembro) cortada pela linha duzentos metros além da estação.

A Parada está na altitude de $724^m,000$.

(*) Estas informações foram obtidas "in loco", pelo autor.

D'ahi a linha acompanha as edificações da cidade, dirigindo-se para o rumo sul; transposta, por meio de um viaducto, a rua Visconde do Rio Branco, o trem rodeia uma "meia laranja" e chega a estação

LIMA DUARTE

Rio.	340 k. 645
B. Horizonte (*)	403 k. 432
Altitude.	704 m. 000

A antiga villa do Rio do Peixe, creada em 1881, passou, em 1885, á categoria de cidade com o nome de Lima Duarte, em homenagem ao Visconde de Lima Duarte (Dr. José Rodrigues de Lima Duarte) Ministro da Marinha no 2º Imperio.

A cidade fica entre morros elevados, assentando na fralda da serra Lima Duarte (1.373 mts. de altit.).

E' aprazivel, limpa, com bôas edificações, sobresahindo entre ellas a da Casa da Misericordia.

Em frente á rua 15 de Novembro, dominando-lhe o enfileirado casario, está magnificamente situada em um planalto, á meia encosta da serra, a egreja matriz da cidade, sob a invocação de N. S. das Dôres.

Longa escadaria, ladeada de jardins, dá accesso á egreja.

Em ponto um pouco mais elevado fica o pequeno cemiterio da cidade, com tumulos bem cuidados e todos elles mais ou menos do mesmo estylo. Dahi se avista ao longe, na direcção noroéste, a serra da Ibitipóca, (1.762 mts), nas divisas com o municipio de Barbacena; e para o lado do sul, percebe-se a Serra Negra, (1.500 mts.) nas divisas com o municipio de Rio Preto.

A cidade tem luz e força electrica, agua canalizada, 10 escolas primarias, 1 curso secundario, 2 jornaes periodicos e cinema.

Conta 1.500 predios, 10 ruas, 2 travessas e 3 praças. Possue 5 egrejas.

HOTEIS — *Hotel Gloria* e *Hotel dos Viajantes*.

POPULAÇÃO — 28.537 h. — Da séde, 10.827.

(*) As distancias a Bello Horizonte são contadas, nos ramaes de Lima Duarte, Piranga e Ponte Nova, pela linha de Itabirito.

SUPERFICIE — 1.394 km².

DISTRICTOS — Lima Duarte; Conceição da Ibitipóca (24 k.); S. Domingos da Bocaina (30 k.); Sant'Anna do Garambéo (54 k.); Santo Antonio da Olaria e Pedro Teixeira.

POVOAÇÕES — *Lima Duarte*: Bôa Vista do Vermelho, 27 — Bom Successo, 9 — Laranjeiras, 11 — Mogol, 15 — Monte Verde, 9. *Ibitipóca*: S. José dos Lopes, 17. *S. Domingos*: Bôa Vista do Capoeirão, 6.

LIMITES — Rio Preto, 40; Juiz de Fóra, 60; Barbacena, 91 e Turvo, 75.

RIOS — O Grande, o do Peixe, o Grão Mogol, o Monte Verde, o Capivary, o Brumado, o do Salto, o Vermelho, o Rosa Gomes, os ribeirões Conceição, Ubatajas, Brumado, Cachoeira, Oliveira e grande quantidade de corregos.

O municipio possue innumeras quédas dagua, das quaes as mais importantes são: a cachoeira da Onça, (5.000 cvs.)

no rio Grande; a do Sumidouro, (3.500 cvs.) no rio do Peixe, que tambem fórma a do Funil, (3.000 cvs.); as duas do Capivary, (ambas de 2.500 cvs.) no Capivary; e a do Brumado (1.000 cvs.) no rio do mesmo nome.

SERRAS — Do Bom Jardim, de Ibitipóca, de Lima Duarte e Negra. O ponto culminante é o alto da serra de Ibitipóca, com 1.762 mts. O alto da serra de Lima Duarte tem 1.378 mts. e o alto da serra da Capoeira Grande, no districto de S. Domingos, tem 1.696.

CLIMA — Salubre e ameno. Temp. média: 17.°0.

PRODUCÇÃO — O sólo do municipio é rico em ferro, manganez, amiantho e possue muitas pastagens. Produz milho, arroz, feijão, canna e café, contando 347 fazendas. Ha no municipio desenvolvida criação de gado bovino, equino e suino (57.000 cabeças); possue fabricas de lacticinios, assucar e aguardente. Preço das terras: 235$000 o hectare.

VIAÇÃO — Além da Central, que possue no municipio 4 estações, existem cerca de 150 k. de estradas carroçaveis ligando os districtos entre si e ás respectivas povoações.

RAMAL DE PIRANGA

Este ramal é constituido pela antiga E. F. Rio Dôce.

A Lei Provincial n. 3.707, de 27 de julho de 1889, autorizou a concessão de privilegio para a construcção de dois ramaes de linhas ferreas que, partindo de João Gomes, seguissem: um para Lima Duarte e outro para Piranga, e dahi para a freguezia do Guaraciaba, pelo rio Piranga.

A Companhia Estrada de Ferro Rio Dôce construira a linha até Livramento (25 k.), inaugurando o trafego entre Palmyra e aquella povoação. A construcção não proseguiu, e mais tarde foi a Estrada arrematada pelo Estado de Minas.

Quando a Central della tomou conta, o trafego estava paralisado havia 8 annos; a linha achava-se obstruida e o material rodante inutilizado. Reparado o leito no trecho acima referido, foi a linha reaberta ao trafego em 2 de julho de 1911.

A sua actual estação *terminus* está situada na cidade de Mercês (a 57 k. 058 de Santos Dumont), no k. 381.152. Ha ainda que atravessar os municipios Alto Rio Dôce e Piranga, para completar o seu traçado até a cidade de Piranga, séde do segundo dos municipios citados.

A extensão provavel entre Mercês e aquella cidade, é de 74 k.

Certo, o objectivo deste ramal será o entroncamento dos seus trilhos com os do ramal de Ponte Nova, (entre Marianna e Piranga, apenas distam 42 k.) approximando assim o dia em que, reunidas todas as linhas de bitola estreita ás da Rêde Fluminense, possa a Linha Auxiliar transformar-se em tronco da viação dessa bitola, trazendo-lhe todos os trens ao porto da Guanabara.

O ramal tem inicio na plataforma oriental da estação

Santos Dumont — K. 324.050

Tomando o rumo léste, a linha descreve uma espiral, voltando a passar sobre si propria por meio de um viaducto; fórma assim uma circumferencia perfeita, que deu á localidade o nome de bairro do O. Continuando a subir, o trem attinge a garganta do corrego do Ouro; depois, seguindo a direcção nordéste, desce a vertente meridional do Rio Pinho.

De um e outro lado apparecem modestas casinhas que melancolizam a paizagem rustica.

Quasi ao chegar ás margens do Rio Pinho o trem toma a direcção norte; e no k. 330.100 atravessa o referido rio pela ponte Rio Bonito, de $24^m,00$, ponte esta situada junto á fóz do Rio do Bicho, que da vertente opposta se despeja no citado Rio Pinho.

Oitocentos metros depois da ponte Rio Bonito é transposta a ponte do Rio do Bicho, de $16^m,60$, sobre a cachoeira das Valentinas, nas immediações da povoação Cidreira, que fica á vista, á direita do trem.

Subindo o valle do Rio do Bicho, cuja margem esquerda vae acompanhando, o trem em breve chega a

Campo Alegre — K. 332.179

O nome da fazenda existente na localidade (e que se transmittiu a estação) provém, por certo, da topographia do terreno circumjacente.

De facto, a estação está situada em pequena varzea, de horizonte restricto, mas alegre.

Era, aliás, por esse criterio, que se guiavam os nossos aborigenes no baptismo das localidades; e prouvera a Deus que o seu processo tivesse feito escola. Assim se evitaria que o nome de pessôas vivas (e muitas vezes illustremente desconhecidas) viesse substituir, como frequentemente succede, nomes genuinamente brasileiros e tradiccionalmente herdados das primitivas gerações humanas que pizaram este bemaventurado sólo.

E já que estamos com a mão na massa dos nomes, reparemos como os deste curto e lindo ramal nos offerecem garantias de bem estar, segurança e feliz viagem: Campo Alegre — Bôa Sorte — Bom Destino — Livramento — Bonifacio — Santa Amelia, santa que nos prodigalizará, no termo da viagem, toda a sorte de — Mercês.

A estação está localizada na povoação do mesmo nome e serve a povoação de Cidreira, que é, por assim dizer, um complemento daquella; serve tambem á povoação de Mandembo, a suléste.

Logo ao partir de Campo Alegre, avista-se, em frente, a serra do Japão.

Seiscentos metros além de Campo Alegre o trem transpõe pela segunda vez o Rio do Bicho, na ponte do Araçá, de 6^{m},00.

Marginando agora a direita do citado rio e sempre na direcção nórte, chega o trem a

Rio Pinho — K. 334.767

Tira o nome do rio em cuja bacia se vem desenrolando o traçado da linha.

Ao partir desta estação o trem toma de novo o rumo nordéste; no k. 335.150-450, é ainda o Rio Pinho atravessado por pontilhões de 3^{m},00, cada um; e ao separar-se da estrada de rodagem que, ora numa, ora noutra margem. vinha acompanhando a linha desde Santos Dumont, o trem inflete para suléste e ganha o divisor das aguas dos rios Pinho e Formoso; na parte ascendente deste trecho, apparece, á esquerda (k. 338), pequeno açude. Depois de descerver uma linda curva, a linha toma de novo a direcção nordéste e desce pelo valle do corrego S. Martinho até

Bôa Sorte — K. 340.180

Nome tirado da fazenda em cujas terras foi localizada a estação.

Um pouco adeante o trem abandona o valle do S. Martinho, galga a serra do Macuco, e volta-se, pronunciadamente, para o rumo oéste. Do alto da serra avista-se, ao longe, o resumido casario da séde do districto de Livramento, sobresaindo a alva silhueta da graciosa e pequena egreja da povoação.

Desenvolvendo-se em formoso traçado a que não faltam as mudanças graciosas e bruscas de direcção, a linha descreve uma grande curva fechada, attingindo por fim a margem do Rio Formoso, que se apresenta, em plano inferior, á direita. Inflectindo um momento para suléste e entrando no municipio de Barbacena, acaba a linha de fechar a curva, tomando então a sua primitiva direcção geral de nordéste.

E' curioso, nesse trecho, observar-se a passagem do Rio Formoso, da direita para a esquerda da linha, sem que

entretanto seja atravessado por esta; são as variações do traçado, que colleando por valles e montes, ora se approxima de uma, ora de outra margem do referido rio.

Bom Destino — K. 346.226

Conservou o nome da fazenda em cujas terras foi construida.

Serve ao districto de Conceição do Formoso, do visinho municipio de Santos Dumont.

Setecentos e cincoenta metros depois da estação o trem transpõe o rio Formoso, pela ponte do mesmo nome, de 17^m,60. Seguindo o curso do rio, a linha toma, por breve trecho, o rumo léste; e depois de cruzar a estrada de rodagem a que acima nos referimos, abandona as margens do rio Formoso e subindo o valle de um corrego, toma o rumo norte, até de novo cruzar a mencionada estrada, junto ás primeiras casas do districto de Livramento.

Curvando-se então para a direita e inflectindo para o sul em uma curva de raio diminuto, chega a

Oliveira Fortes. — K. 350.190

Primitiva "Livramento". Francisco José de Oliveira Fortes, pae do Dr. Chrispim Jacques Bias Fortes, notavel politico e Presidente do Estado Minas.

Está situada na séde do districto (8.672 h.) de Sant'Anna do Livramento, pittoresca localidade que prende a attenção do passageiro, quer pelos ares que apresenta, de veneranda antiguidade, quer pela graciosa topographia do seu terreno, quer pela sua situação em face da Estrada, cuja linha teve de desenvolver um curioso traçado para attingir o centro da povoação.

Partindo da estação, ainda em rumo sul, a linha pouco além fecha a curva que descrevêra em fórma de ferradura (*) e tomando de novo a sua direcção geral de nordéste, transpõe o divisor das aguas dos rios Formoso e Lontra.

O horizonte se amplia; descortina-se ao longe, á esquerda, uma successão de morros que relembram o panorama visto no trecho da serra do Mar. O trem passa junto ás fraldas

---

(*) Essa ferradura é tão fechada que as suas extremidades ficam apenas a uma distancia de cerca de 25 mts.

da serra das Contendas; entre a serra e a linha corre, em valle profundo, o ribeirão S. Domingos.

Defrontando sempre a vertente oriental da serra das Contendas chega o trem a

Paiva — K. 360.846

Construida em terras da fazenda Santa Rosa, gratuitamente cedidas pelo seu proprietario João Ferreira de Paiva, appellidado o João Menino.

A Estrada retribuiu a magnanimidade do donativo, dando á estação o nome do doador.

Fica situada no meio de espaçosa e aprazivel povoação.

Serve ao districto de Bomfim, do municipio de Santos Dumont.

Um pouco além de Paiva (k. 361.100) a linha córta o corrego Serra Negra, por meio de um boeiro de 2 metros.

No k. 365.097 é transposto o rio Lontra, pela ponte do mesmo nome, de 16^{m},20, entrando o trem no municipio de Mercês, cuja primeira estação é

José Bonifacio — K. 367.902

Dr. José Bonifacio de Andrada e Silva, politico mineiro. E' neto do patriarcha da Independencia.

A linha acompanha, por breve trecho, a margem esquerda do Lontra. No k. 372 ha um estribo.

Santa Amelia — K. 374.933

Situada em terras da fazenda Vargem Alegre, cujo edificio se vê á esquerda, proximo á linha. O seu nome traduz uma homenagem á esposa (D. Amelia Ramiro) do proprietario da fazenda, que doou á Estrada o terreno em que foi construida a estação.

Logo depois de Santa Amelia, apparece á esquerda o Rio Pomba, que no k. 376.561, é atravessado pela ponte do mesmo nome, de 22^{m},00.

Passada a ponte, vê-se, na varzea, a confluencia deste rio com o rio Paciencia. E' interessante o quadro: os rios, de tão sinuosos, de tão proximos um do outro, quasi se confundem.

Em frente á confluencia desses rios, passa, fendendo a encosta de visinho outeiro, a estrada de automovel de Mercês á cidade do Pomba.

Mas a attenção do passageiro se volta, encantada com o gracioso panorama da cidade de

MERCÊS

Rio.	381 k. 152
B. Horizonte..............	337 k. 661
Altitude	515 m. 158

Creada freguezia de N. S. das Mercês do Pomba, em 1841, passou a villa e séde de municipio em 1911. E' cidade desde 10 de setembro de 1925.

A cidade é banhada pelo rio Paciencia, affluente do Pomba. A sua parte central está magnificamente situada sobre formosa e suave colina, de onde sobresahe a elegante egreja matriz, de estylo manuelino.

Tem luz e força electrica, 5 escolas primarias, 1 curso secundario, 1 curso profissional, cinema-theatro e 1 instituto de assistencia. Possue 2 egrejas.

Conta 2.400 predios, 8 ruas e 3 praças.

HOTEIS — *Hotel Português*, em frente á estação; *Hotel Grossi*, rua Caxangá.

POPULAÇÃO — 25.620 h. — Da séde, 2.000.

SUPERFICIE — 437 km².

DISTRICTOS — Mercês (21.400 h.).

POVOAÇÕES — José Bonifacio, 14 — Lontra, 12 — Retiro, 12 e Santa Amelia 6.

LIMITES — Pomba, 27; Santos Dumont, 55; Rio Doce, 26 e Barbacena, 68.

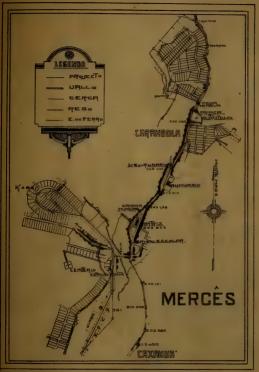
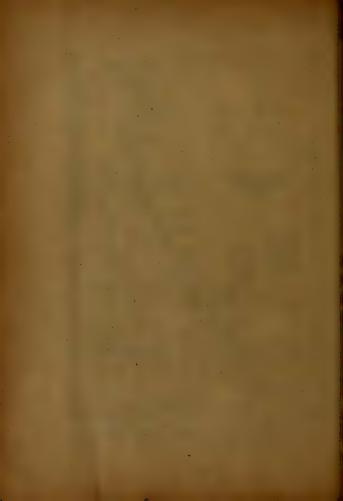
RIOS — O Pomba, os ribeirões do Espirito Santo e da Paciencia, o corrego das Flôres, todos formando cachoeiras, das quaes a mais notavel é a do Sumidouro (900 cvs.) no rio Pomba.

SERRAS — A da Maria Rosa, a das Caramonas e a do Carinana, sendo esta ultima um prolongamento da Mantiqueira.

CLIMA — Salubre, com a temperatura média de 19°,0.

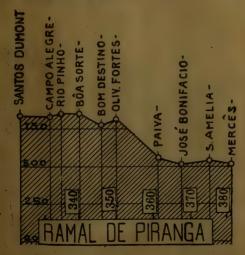
PRODUCÇÃO — Existem no municipio jazidas de mica e amiantho. Seu solo fertil produz em abundancia arroz, feijão, milho, café (1.949.000 pés), mandioca e canna, nos seus 296 estabelecimentos agricolas. A criação de aves e

Imp. Nacional

Vias Brasileiras de Communicação

gado suino e bovino, é importante, possuindo o municipio cerca de 30.000 cabeças. Além da industria de lacticinios, possue engenhos de farinha, assucar e aguardente. Exporta lenha, toucinho, fubá, milho, arroz, feijão, carnes preparadas, assucar, batatas, couros, lacticinios e café. Preço das terras: 179$., o hectare.

VIAÇÃO — A Central tem 3 estações no municipio, que é cortado por cerca de 140 kms. de estradas carroçaveis algumas das quaes já adaptadas ao transito de automoveis; entre estas, destaca-se a que se dirige á cidade do Pomba.

Em Mercês existe uma linha circular (k. 381.200) com 784 metros de extensão e 63 de raio.

MERCÊS

RAMAL DE PONTE NOVA

O traçado deste ramal constitue uma gloria para a engenharia brasileira, personificada em Miguel Burnier.

Era preciso ligar a alcantilada Capital da Provincia á então Capital do Imperio; e foi este o caminho aberto pelo glorioso engenheiro.

Mais tarde, transferida a séde da Capital de Minas, foi ainda preciso liga-la, mais rapida e economicamente, á riquissima zona da Matta; foi então prolongada a linha de Ouro Preto até Ponte Nova, prolongamento que veio, effectivamente, encurtar de cerca de 20 horas o trajecto ferroviario entre esta cidade e a de Bello Horizonte.

Além dessa vantagem trouxe o ramal a da uniformização da bitola, evitando os contratempos de baldeações obrigatorias e permittindo constituir-se a Linha Auxiliar o tronco da viação de bitola estreita para a Capital Federal, ligada já, como se acha esta linha, ás estradas de ferro Leopoldina, Oéste e Sul de Minas.

O ramal de Ponte Nova tem inicio na estação

Burnier — K. 497.931

Tomando a direcção de léste a linha sóbe com uma rampa de 0^m,0253, até o k. 498.280; depois desenvolve-se em direcção á garganta de S. Julião, divisa das aguas do S. Francisco e do Rio Doce.

Para qualquer lado que dirija a vista o passageiro tem a impressão da grandeza empolgante da região que o seu olhar abrange.

Usina — K. 501.165

Deu o nome á estação a usina electrica ahi installada e que fornece luz e força á Empresa Wigg, situada em Burnier.

Dirigindo-se agora para a bacia do Paraopeba, a linha sóbe até a garganta do Desbarrancado, demandando em seguida o valle do Rio das Velhas, em cuja vertente fica

Hargreaves — K. 507.649

Primitiva "Metalurgica", posteriormente "Dom Bosco". Engenheiro Henrique Eduardo Hargreaves, chefe da construcção em 1888.

E' a região da metalurgia; com o fim de facilitar o transporte do manganez extrahido da antiga jazida Lustosa, ahi situada, a Central extendeu até aqui um terceiro trilho para os vagões de bitola larga.

Proseguindo, o trem atravessa a garganta do Papa Cobras, voltando de novo para a bacia do Paraopeba.

As enormes jazidas de manganez estão á vista; o traçado magestoso, por entre o minerio rico, extrahido naquella mesma região que durante 100 annos forneceu ouro ás toneladas, á metropole insaciavel, provocam uma enthusiastica sensação de tranquilla confiança nos destinos desta abençoada terra brasileira.

Transposta a garganta do Vira Saia, cahe a linha nas vertentes do Rio Doce por onde se desenvolve até a garganta da Pedra; dahi passa para a bacia do Rio das Velhas, até a serra de Ouro Branco.

Dom Bosco — K. 514.890

Primitiva "Hargreaves". D. João Bosco, fundador da Ordem dos Salesianos e padrinho de baptismo do Collegio D. Bosco, situado em Cachoeira do Campo, que é servida pela estação (*).

A 6 kms. da estação, no logar denominado Trino está situada, no morro do Bule, uma jazida de zinco.

A estação serve á povoação de Cachoeira do Campo de que dista 11 kilometros.

Proseguindo na direcção nordéste, direcção que tomára desde a passagem da garganta de S. Julião, o trem em pouco attinge o Alto da Figueira (k. 517.640), ponto culminante de linha (1.340^{m},000), nas altitudes da serra da Cachoeira, cujo dorso elevado se apresenta á esquerda.

A Estrada passa sobre uma galeria de grutas calcareas que exigiram importantes trabalhos para a consolidação da linha.

(*) Esse grande evangelizador, cuja obra são valiosos serviços tem prestado á mocidade de varios paizes, foi canonizado a 1 de abril de 1934. A transposição dos nomes desta e de estação precedente, decorreu da ordem contida na circular T 92 de 31 de março de 1934.

O horizonte é extenso; da serra da Moeda, a oéste, destaca-se o Pico de Itabira. A' proporção das eminencias vencidas, o espirito se alarga; como que uma sensação de alheiamento nos invade a alma, contemplativa e muda; deante do panorama grandioso, accodem-nos á mente os formosos versos de Luis Carlos:

"Horizontes vastissimos de Minas
— Volupia eterna dos contempladores,
Vibram, na transfusão de vossas côres,
Claras sonoridades matutinas".

Na garganta dos Topazios, por um córte de 20 metros de altura entra o trem, definitivamente, na bacia do Rio Doce. (*) E chega momentos depois a

Rodrigo Silva — K. 520.788

José Corrêa, era outr'ora o nome da localidade. Conselheiro Rodrigo Augusto da Silva, Ministro das Obras Publicas em 1888.

Perto da estação existem grandes jazidas de topazio.

Prosegue o trem pelo alto dos morros que o sol matinal doura intensamente e o sol vesperal matiza de suaves coloridos.

Tripuhy — K. 534.186

Currupç. de *tipi i-i;* agua de fundo sujo — (**).

Fica ahi situada a jazida Moreiras, de manganez.

Entrando no valle do ribeirão Tripuhy, por um terreno alcantilado e negro, o trem corta esse ribeirão no k. 534.600 - 920-989, por tres pontes de $10^m,00$ a primeira, $38^m,93$ a segunda e $44^m,57$ e terceira; no k. 535.040 -

---

(*) Rio Doce — Nasce na serra da Mantiqueira, municipio de Carandahy, districto de Caranahyba, tendo em seu curso superior a designação de rio Piranga.

Nas direcções S-N, SO-NE e NO-SE, em um percurso de 745 k., até a Cachoeira do Raio ou das Escadinhas (de 32.000 cvs.), nas proximidades da fronteira com o Estado do Espirito Santo, banha os seguintes municipios mineiros: Carandahy, Queluz, Piranga, Ponte Nova, Alvinopolis, Rio Casca, S. Domingos do Prata, Guanhães, Peçanha, Ferros, Carantinga, Theophilo Ottoni e Aymorés.

Recebe em territorio mineiro, como principaes affluentes os rios: Chopotó, Turvo, Casca, Matipoó, Sacramento, Trahyras, Batata, Cuieté e Manhuassú, na margem direita; Carmo, Piracicaba, Santo Antonio, Corrente, Suassuhy Pequeno, Suassuhy Grande, Laranjeiras, Palmital, Ilhéos, do Eme e Mutum, na esquerda.

Desde Figueira, no municipio de Peçanha, até a cachoeira das Escadinhas, no de Theophilo Ottoni, é navegado por canôas.

(**) Preferivelmente a etymologia da palavra será: corrupç. de *ityra-poi,* morro delgado, ou esguio; corrupç. de *tiripui,* o que secca adelgaçado. Qualquer porém que seja a origem escolhida, a verdadeira graphia do nome da estação deveria ser *Tripui* ou *Trypui.*

743-835, pelas pontes "Quarta", "Quinta" e "Sexta", de 36^m,80, 21^m,40 e 31^m,20, respectivamente; e logo depois desta ultima entra no primeiro tunnel do ramal (92^m,30-k. 535.953).

Já de relance, por entre os cabeços dos morros, á esquerda, o passageiro lobriga a cidade de Ouro Preto.

Transpostas, sobre o corrego Funil, as pontes "Setima" e "Oitava", de 36^m,00 a primeira (k. 539.345), e de 27^m,00 a segunda (k. 540.164), chega o trem á famosa Villa Rica a veneravel cidade de

OURO PRETO

Rio	540 k. 286
B. Horizonte	149 k. 077
Altitude	1.060 m. 885

A denominação lhe veio do ouro cateado no leito do Tripuhy, ouro que apresentava por fóra uma côr de aço, denegrida. D'ahi o nome de *ouro preto*, que foi dado ao ouro desse rio e que depois se extendeu á região e á cidade.

"Ouro Preto"

Antonio Dias de Oliveira, de Taubaté, fundou, em 24 de Junho de 1698, o arraial de S. João Baptista de Ouro Preto, Villa Rica de Albuquerque em 8 de julho de 1711, Villa Rica de Ouro Preto em 1720 e, finalmente, em 20

PLANTA
DE
OURO PRETO

PLANTA
DE
OURO PRETO

de março de 1823, Imperial Cidade de Ouro Preto, Capital da Provincia de Minas.

Foi Capital do Estado até 7 de setembro de 1896.

O aspecto da antiga Villa-Rica é typicamente colonial e praza a Deus que a engenharia moderna não vá, com a picareta do futurismo, desrespeitar a cidade que, perante a nossa historia, é sagrada. Em cada canto das suas moradas, no cimo altivo dos seus montes, nos socalvos rochosos das suas encostas e nos seus templos sumptuosos, está viva a memoria dos seus dramas historicos e immortaes.

Possue 64 rúas, 6 travessas e 9 praças, na sua maioria calçadas de minerio de ferro; as ruas são quasi todas ingremes. Conta 2.100 predios, antigos e solidos e 21 egrejas de grande riqueza. A de S. Francisco de Assis, a de N. S. do Carmo, e o frontispicio da de N. S. das Mercês, são obra do Aleijadinho, a que já nos referimos, e a cujas excepcionaes qualidades de architecto e estatuario, devem muitas outras egrejas de Minas as maravilhas de arte que tanto surprehendem.

Ouro Preto — Portico de egreja (obra do Aleijadinho)

A cidade tem agua canalizada, força e luz electrica, esgotos, mercado, matadouro, 3 institutos de assistencia, imprensa periodica, theatro, cinema e posto meteorologico; tem ainda 59 escolas primarias, 2 cursos secundarios, 4 escolas profissionaes e 3 cursos superiores: Escola de Pharmacia e Odontologia, Escola Agronomica (no districto de Cachoeira) e Escola de Minas.

A Escola de Minas, notavel instituição scientifica, funcciona ha mais de meio seculo e tem dado ao Brasil, engenheiros de notoria proficiencia; os *Annaes* publicados periodicamente pela Escola, constituem repositorio de

grande saber e utilidade profissional. A sua bibliotheca possue 11.000 volumes e o museu conta 7.500 objectos, entre elles uma collecção maravilhosa de minerios, pepitas, diamantes e crystaes.

Ouro Preto

Ha em Ouro Preto um grande movimento de estudantes; o commercio da cidade é muito desenvolvido.

Na praça principal ergue-se a estatua do Tiradentes.

E' séde da 8ª Inspectoria de Linha.

A estação fica localizada entre o Morro do Cruzeiro e a cidade.

HOTEL — *Hotel Toffolo.*

POPULAÇÃO — 41.495 h. — Da séde, 7.050.

SUPERFICIE — 1.732 km².

DISTRICTOS — Ouro Preto; Antonio Dias, (4 k.); São Bartholomeu, (11 k.); Cachoeira do Campo, (*) (15 k.);

(*) Lindissimo *arraial* situado sobre um serrote isolado entre campinas e vergeis e defrontando as serras da cordilheira que ao longe formam vastissimo amphitheatro.

E' celebre pela batalha ahi travada em 1714, entre paulistas e emboabas, em que aquelles, na proporção de um para dez, denoda-

Lobo Leite, (35 k.); Casa Branca, (14 k.); Antonio Pereira, (*) (11 k.); Ouro Branco (**) (15 k.); S. Gonçalo do Amarante, (25 k.); Rio das Pedras, (28 k.); S. Julião, (40 k.); S. Gonçalo do Monte, (29 k.); Santo Antonio do Leite.

POVOAÇÕES — *Ouro Preto;* Bôa Vista, 18 — Bocaina, 18; — Botafogo, 18 — Rodrigo Silva, 28 — Serra, 18 — Tripuhy, 9. *Antonio Dias*: Chapada, 18 — Lavras Novas, 24 — Morro de Sant'Anna, 2 — Morro de S. João, 2 — Morro de S. Sebastião, 2 — Salto, 54 — Santa Rita, 36. *Cachoeira do Campo*: Doutor, 12 — Henrique, 15 — Leite, 6. *Ouro Branco*: Carneiros, 15 — Itatiaia, 12.

LIMITES — Queluz, 57; Piranga, 32; Marianna, 17; Santa Barbara, 65; Caeté, 78; Nova Lima, 64; Bomfim, 108 e Itabirito.

RIOS — O Paraopeba, que fórma as cachoeiras da Toca (8.000 cvs.) e de Santo Antonio (120 cvs.); o Rio das Pedras, que fórma as cachoeiras de Volta Grande (4.000 cvs.) e das Pedras (3.800 cvs.); o Funil, os ribeirões do Salto, Maracujá, Goiabeira, Cachoeira Alegre; os corregos da Cachoeira, do Palacio, Capanema, das Flechas. Todos estes cursos dagua fórmam cachoeiras, algumas já aproveitadas.

SERRAS — A do Ouro Branco, a do Ouro Preto e a de Antonio Pereira. O ponto culminante é o Itacolomy, com 1.752 metros.

---

damente defenderam o arraial durante dois dias, terminando a peleja em barbaro e sangrento corpo a corpo, interrompido, afinal, pelas sombras da noite.

A astucia desleal de um padre, que *piedosamente* commandava um dos batalhões, salvou a situação dos emboabas. A batalha tinha ficado indecisa; mas o diabolico padre, machinava; e servindo-se da noite e do proprio genio, (negros ambos) preparou o ardil com que perturbou e aniquilou o animo supersticioso daquelles heroicos paulistas.

E' celebre ainda o arraial porque relembra a proposta do Conde de Assumar, Governador de Minas, transferindo a séde do governo da Capitania para o arraial da Cachoeira.

Possue amenissimo clima, com a temperatura média de 16°,0 e está na altitude de 1.104 metros.

Dão-lhe o nome as cinco formosas cachoeiras existentes nas circumvizinhanças.

A Lei Estadoal n. 111, de 24 de julho de 1894, autorizou a construcção de uma estrada de ferro com a bitola de 0m,60 que partindo da localidade denominada Trino, no ramal de Ouro Preto, fosse terminar no arraial.

(*) Existe neste districto uma gruta no interior da qual ha uma imagem que é objecto de devoção, motivando uma romaria annual a 15 de agosto.

(**) Ha neste districto uma formosa gruta.

CLIMA — Muito salubre; temp. med. — 16°,8.

PRODUCÇÃO — O seu riquissimo sólo, que tanto ouro forneceu á metropole nos tempos coloniaes, possue ainda abundantes jazidas do mesmo ouro, de ferro (jazidas avaliadas em 303.101.000 toneladas), de manganez, de topazio, de amiantho, de kaolim, talco, ocres, aluminio, bismutho, mercurio (cinebrio, em Tripuhy), zinco, blenda, de barytina, de marmore, de antimonio, de cobre e de calcareos. Produz chá, uvas, batatas, milho e mandioca; conta 618

Municipio de Ouro Preto — Cultura do chá

fazendas e 70.250 pés de café. E' desenvolvida a sua criação de gado bovino, equino e suino (45.000 cabeças) (*). Além de cortumes e fabricas de tecidos tem a sua industria um grande desenvolvimento em torno do manganez, da siderurgia e de energia electrica. Exporta agua mineral, carvão, sóla, ócre, sabão, polvilho, toucinho, aguardente, assucar, manganez, tecidos, madeiras, fumo, sal, fructas, café, etc. Preço das terras: 110$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é servido por duas linhas da Central. Possue 150 k. de estradas de rodagem, em al-

(*) O numero de fazendas e de cabeças de gado comprehende tambem o municipio de Itabirito, ultimamente desmembrado do de Ouro Preto.

guns trechos já apropriadas ao transito de automoveis, destacando-se entre estas, a que vae de Ouro Preto a Cattas Altas de Queluz, com 45 kms. E' cortado tambem pela estrada Rio-Bello Horizonte.

* * *

Partindo de Ouro Preto o trem toma a direcção léste, atravessa novamente o Funil sobre a ponte "Nona", (38^{m},78 — k. 541.460), entrando logo em seguida no Tunnel 2, de 41^{m},00, depois do qual chega a

Victorino Dias — K. 543.600

Primitiva "Tombadouro", posteriormente "Itacolomy" e actual Victorino Dias. Não sabemos, futuramente, que nome terá. O nome derradeiro lhe foi dado pela ultima administração Caetano Lopes em homenagem a um antigo industrial, proprietario de importante fabrica de tecidos ahi localizada.

Está assente na base do Itacolomy (corr. de *ita* — *curumim,* o menino de pedra).

O Itacolomy

Não só geographicamente é notavel o Itacolomy, um dos soberanos da cordilheira do Espinhaço; elle tambem o é historicamente, pois foi o pharol, a bussola, dos bandeirantes temerarios que deslumbrados pelas noticias do ouro abundante do Tripuhy, procuravam a região norteados pela petrea eminencia. O pico é formado por um grande

bloco rochoso, tendo ao lado um outro muito menor; d'ahi o seu nome: o filho da pedra.

Ao partir de Victorino Dias o trem penetra logo em seguida no Tunnel 3, de 65^m,80, para tresentos metros após varar o Tunnel, 4, de 106^m,00; depois, tomando a direcção nordéste, galga o divisor das aguas dos rios Doce e das Velhas, transpõe a ponte Oscar Lacerda, de 7^m,62 (k. 544.161) e entra no municipio de Marianna.

Esbatidas no painel fusco da serra, vão surgindo, no fundo, á direita, as habitações de

Passagem — K. 477.800

Toma o nome do districto em cuja séde está localizada.

Pertencentes a um particular, aqui estão situadas importantes installações para a extracção do ouro de antiga e afamada mina (*The Ouro Preto Gold Mines of Brazil*).

Ao fundo do valle, na vertente opposta áquella que vamos sulcando, alvas e alegres habitações operarias rodeiam as boccas da referida mina; nas visinhanças tambem fica, com apparencias britannicas de opulento conforto interno, a ampla casa de campo do proprietario.

Sahindo de Passagem o trem toma a direcção nórte e róla pela vertente elevada do ribeirão do Carmo.

Muito branca, rodeando as suas brancas egrejas e construida sobre a clareira luminosa que alli formam as areias alvas do ribeirão do Carmo, apparece, á direita, a Villa Mater, a mais antiga das villas mineiras, a historica Villa do Carmo.

No k. 554.910 é transposto o Tunnel 5, de 68^m,00; e terminando a descida da encosta rochosa, chega o trem a

MARIANNA

Rio	557 k. 950
B. Horizonte................	166 k. 741
Altitude	697 m. 000

Ao ser elevada á categoria de cidade, por acto de 23 de abril de 1745, firmado por D. João V, deu-lhe o rei o nome de Marianna, em honra de sua mulher D. Maria Anna d'Austria.

Foi fundada em 16 de julho de 1696, por Salvador Fernandes Furtado de Mendonça, que ahi localizou o arraial do Ribeirão do Carmo. Foi, posteriormente, a primeira villa fundada em Minas.

"A cidade sumptuosa, que o rei D. João V appellidava outr'ora sua *esposa bem amada* pouco mais é hoje do que uma reunião de egrejas e seminarios" — escreveu Reclus em 1893.

E' essa ainda agora, a impressão que nos deixa a alva cidade, na sua tranquilidade monastica de profundo recolhimento liturgico.

Mas o que fizeram outr'ora os fios de ouro das suas minas, fa-lo-ão hoje os fios de aço da Central que, ligando-a directamente á capital do Estado e á pujante região da Matta, indubitavelmente lhe inocularão um novo alento ás energias de nobre rainha fatigada talvez dos explendores de outras épocas.

"Marianna"

No Morro de Sant'Anna, arraial que dista 3 kilometros da cidade, estão situadas as ricas jazidas de ouro do Machiné (*)

Situada ás margens do ribeirão do Carmo, a pequena cidade é de agradavel aspecto.

Tem agua canalizada, illuminação e força electrica, esgotos, mercado, matadouro e telephonia.

(*) Dizem os moradores do logar que "Machiné dá ôro p'ra toné".

Conta 1.100 predios, 1 avenida, 20 ruas, 11 travessas e 5 praças. As suas egrejas são em numero de 18.

Possue 29 escolas primarias, 2 cursos secundarios e 3 escolas profissionaes; 5 institutos de assistencia; 4 jornaes periodicos. A bibliotheca do Seminario Archidiocesano possue 6.000 volumes e o museu de historia natural do mesmo seminario tem 1.200 objectos. Possue ainda o Museu de Antiguidades Religiosas, recentemente fundado sob a inspiração do Bispo D. Helvecio Gomes.

E' séde de Arcebispado.

HOTEIS — *Hotel Pontes.*

POPULAÇÃO — 40.787 h. — Da séde, 7.581.

SUPERFICIE — 1.191 km².

DISTRICTOS — Marianna; Passagem (6 k.); Bandeirante (11 k.); Sumidouro (11 k.); Camargos (9 k.); S. Caetano (16 k.); Cachoeira do Brumado (16 k.); Santa Rita Durão (13 k.); Furquim (22 k.); Acaiaca (27 k.); Claudio Manoel (22 k.) e Diogo de Vasconcellos (26 k.).

POVOAÇÕES — *Marianna;* Morro de Sant'Anna, 3. — Vargem, 24. *Sumidouro*: Sumidouro, 9. *Camargos*: Garcia, 20, *São Caetano*: S. Caetano, 9. *Cachoeira do Brumado*: Barroca, 6. *Furquim*: Bôa Canna, 18 — Palmeiras, 30 — Paraizo, 12 — Santo Antonio das Pedras, 18. *Acaiaca*: Bom Retiro, 12 — Santo Antonio da Bodega, 9. *Claudio Manuel*: Aguas Claras, 6. *Vasconcellos*: Bella Vista, 18 — Bôa Vista, 9 — Miguel Rodrigues, 15 — Santo Antonio, 18.

LIMITES — Piranga, 42; Ponte Nova, 67; Alvinopolis, 42; Santa Barbara, 54; Ouro Preto, 17.

RIOS — O ribeirão do Carmo, os rios Gualaxo do Norte e Gualaxo do Sul, Maynart, Jurumirim, o ribeirão do Couto, etc. Existem muitas quédas d'agua no municipio, sendo mais notaveis as seguintes: Quéda do Furquim, (1.800 cvs.) no ribeirão do Carmo; Cachoeira dos Caldeirões, (1.300 cvs.) no Gualaxo do Sul, e Cachoeira do Gama (1.200 cvs.) no Gualaxo do Norte.

SERRAS — A do Inficionado.

CLIMA — Eminentemente salubre. Temp. med. — 17° 1.

PRODUCÇÃO — Ouro, manganez, arsenico, ferro, (jazidas de Alegria e Cotta, avaliadas em 10.000.000 de toneladas), graphite, bismutho, molybdenio, agua mineral e pastagens, constituem as riquezas naturaes do municipio que tambem produz arroz, feijão, milho, canna e café (1.505.000 pés). Além da sua industria pastoril, com 35.000 cabeças de gado

nas 540 fazendas, outras industrias se occupam da mineração de ouro e manganez, da fabricação de perfumarias, do assucar, da aguardente e da producção de energia electrica. Exporta carvão, milho, feijão, aguardente. assucar, manganez, tecidos, madeiras, fumo, sal e cimento. Preço das terras 70$, o hect.

VIAÇÃO — O municipio é servido pela Central e por muitas estradas carroçaveis, algumas já adaptadas ao transito de automoveis; entre estas, a de Marianna a Piranga, com 50 kms.

* * *

Ao deixar Marianna, o trem toma a direcção léste e desliza pela margem esquerda do ribeirão do Carmo, de alvas areias e limpidas aguas.

No k. 559.006, transpõe a ponte do Canella, de 20m,00. O terreno excavado, o leito revolvido do ribeirão, evocam a febril actividade dos mineiros de outr'ora.

D. Silverio — K. 566.798

Primitiva "S. Sebastião". D. Silverio Gomes Pimenta, Arcebispo de Marianna e membro da Academia Brasileira de Letras.

Serve ao districto de Bandeirante.

Prosegue o trem, sempre á margem do ribeirão. No k. 569.694 é transposta a ponte de S. Gonçalo, de 18m,00.

Ribeirão do Carmo — K. 578.270

Primitiva "S. Caetano". Tomou o nome do ribeirão que a linha vem acompanhando.

A estação serve aos districtos de S. Caetano e Sumidouro. Não muito distante desta fica a estação

Lavras Velhas — K. 582.950

O nome provem da antiga fazenda Lavras Velhas.

Foi estação terminal da linha, cuja construcção ahi estacionou durante muitos annos. Ainda conserva a linha circular (k. 582.900), com a extensão de 533 metros e o raio de 85.

Ao partir de Lavras Velhas, o trem córta o corrego dos Pinceis (k. 584.550) por uma ponte de 13m,00 e prosegue, no leito novo, até

Edgar Werneck — K. 593.650

Primitiva "Furquim". Eng.° Edgard Werneck Furquim de Almeida, Chefe de Deposito de 1ª classe.

Serve ao districto de Furquim, onde foi assignalada, pelo metalurgista Roque Schuck, a existencia de molybdenio, e onde existe grande jazida de ouro.

Proseguindo sempre na direcção acima indicada, chega o trem a

Acaiaca — K. 607.850

Acaiaca: o cedro brasileiro (*Cedrella Brasiliensis*).
Substituio a primitiva "Ubá" que não chegou a ser inaugurada e que seria localizada cerca de 4 k. áquem.
A estação serve aos districtos de Furquim e de Acaiaca.

Crasto — K. 611.740

Crasto, metáthese de *castro*, castello de origem romana. Foi inaugurada em 1929, para o despacho de mercadorias.
No k. 612.510, é transposto o ribeirão do Carmo, pela ponte do Crasto, de 30^{m},00. Acompanhando agora a margem direita do ribeirão historico, o trem vae a

Felippe dos Santos — K. 615.950

Primitiva "Bom Retiro". Felippe dos Santos Freire, o unico dos agitadores da Revolta de Villa Rica (julho de 1720) que, sem interesses egoisticos, deu a esse movimento uma verdadeira feição popular; foi tambem o unico sacrificado ás justiças do Conde de Assumar; enforcado, foi depois amarrado á cauda de um cavallo bravio que, em disparada pelas ruas de Villa Rica, em breve espatifou o corpo do patriota.
A estação serve ao districto de Claudio Manuel.
Proseguindo sempre na direcção léste o trem transpõe o corrego Pernambuco (k. 617.042) por uma ponte de 30^{m},00 e entra no municipio de Ponte Nova; subindo o valle do corrego Bom Retiro, galga, por uma série de gangantas, o divisor das aguas do Rio Doce e do ribeirão do Carmo.

Itá — K. 627.050

Ita, pedra.
A estação serve ao districto de Barra Longa.
Descendo para as margens do rio Piranga, a linha atravessa, no k. 632.510, o corrego Santo Antonio, por uma ponte de 10^{m},00 e ganha o valle do ribeirão Mata Cães que é cortado pela linha nos ks. 633.120, 634.166 (ponte de 27^{m},00) e 639.443 (ponte de 20^{m},00).

Cerca de duzentos metros além desta ultima ponte chega o trem a

Ribeirão — K. 639.072

Ribeirão que é o Mata Cães, cujo valle acabamos de percorrer.

Agora ás margens pittorescas do Piranga, prosegue o trem até

PONTE NOVA

Rio	643 k. 150
B. Horizonte	251 k. 941
Altitude	402 m. 000

Em 1772 já era povoação; em 1832 foi elevada a freguezia; em 1857 era villa; e desde 30 de outubro de 1866 é cidade.

E' uma florescente cidade, de aspecto moderno, e pittorescamente situada ás margens do Piranga, que a divide em dois bairros: Ponte Nova e Palmeiras.

Possue 3.000 predios, 5 avenidas, 26 ruas, 7 travessas e 9 praças. Conta 7 egrejas.

E' dotada de abastecimento d'agua, luz e força electrica, esgotos, matadouro, telephonia, tem 46 escolas primarias, 1 curso secundario, 1 curso profissional, 3 jornaes periodicos, 2 cine-theatros, 2 agencias bancarias e 2 bem installados institutos de assistencia.

A estação serve ao Nucleo Colonial Rio Doce, que occupa as terras das antigas fazendas "Gomes" e "Minhocas" e que dista 15 ks. da estação Pontal, da Leopoldina Railway.

HOTEIS — *Hotel Gloria.*

POPULAÇÃO — 78.560 h. — Da séde, 10.000.

SUPERFICIE — 1.397 km².

DISTRICTOS — Ponte Nova; Santa Cruz do Descalvado (25 k.); Amparo da Serra (20 k.); Uracania (24 k.); Piedade da Ponte Nova (33 k.); Rio Doce (24 k.); Oratorio (13 k.); Váu-Assú e Barra Longa.

POVOAÇÕES — *Ponte Nova*: Barra do Onça, 15 — Cedro, 15 — Chopotó, 16 — Pontal, 9. *Descalvado*: Sapé. 18 — Vargem Alegre, 9. *Amparo*: Alto Vauassú, 12 — Sant'Anna, 9. *Uracania*: Cardosos, 6. *Rio Doce*: S. Sebastião, 3 — Sant'Anna, 12.

LIMITES — Piranga, 72; Viçosa, 50; Jequery.... Rio Casca. 42; Alvinopolis, 48 e Marianna, 67.

RIOS — O Piranga, o Doce, o Casca, formando, o primeiro, a Cachoeira do Brito, de 900 cvs.; e o ultimo as cachoeiras da Ponte Queimada (1.200 cvs.) e Alegre (1.100). Muitos outros pequenos cursos d'agua correm pelo municipio.

SERRAS — A do Amorim e a do Urucú, ramificações da Mantiqueira.

CLIMA — Bom, possuindo localidades de amena temperatura. Temp. med. na séde, 17.°0.

PRODUCÇÃO — O territorio do municipio tem jazidas de kaolim, mica e é rico em mattas e pastagens. Produz arroz, feijão, milho, canna e café (19.213.000 pés) e conta 1.273 fazendas. Entretem grande criação de aves (cerca de 200.000 cabeças) e de gado suino e bovino (cerca de 100.000 cabeças das quaes 61.000 de suinos). Outras especies são tambem criadas no municipio, embora em menor escala. Possue fabricas de moveis, engenhos de café, assucar e aguardente. Preço das terras: 172$. o hectare.

Ponte Nova — Vista parcial

VIAÇÃO — A Central possue 3 estações no municipio, que tambem é servido pela Leopoldina, cuja linha tronco, partindo de Barão de Mauá, no Rio, passa por Petropolis, (62 k.) Entre Rios, (129 k.) S. João Nepomuceno, (232 k.) Ubá, (306 k.) Rio Branco, (328 k.) Viçosa (386 k.) e Ponte Nova (440 k.)

Parte de Ponte Nova o ramal de Caratinga (Leopoldina), cuja estação terminal fica na cidade desse nome, a 632 ks. de Barão de Mauá. A supramencionada linha tronco da Leopoldina prolonga-se até a estação Saúde, (k. 503) no municipio de Alvinopolis.

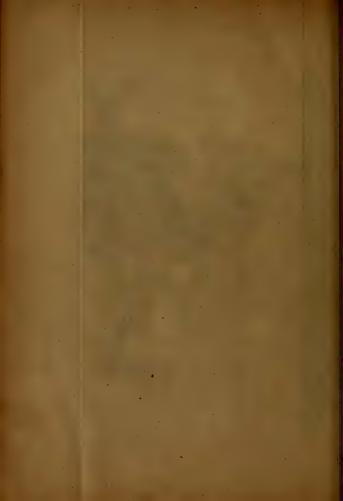
Possue o municipio cerca de 300 k. de estradas carroçaveis, algumas das quaes já adaptadas ao transito de automoveis. Na Usina Anna Florencia ha uma estrada de ferro de tracção a vapor, com 16 kms. de extensão.

Está em estudos o prolongamento do ramal até a séde do municipio de Aymorés, nas divisas com o Estado do Epirito Santo. Se outra direcção não fôr dada ao traçado, o percurso provavel dessa linha será pelo territorio dos municipios de Abre Campo, Rio Casca, Manhuassú, Caratinga, Ipanema e Aymorés, perfazendo um total, tambem provavel, de 300 kilometros.

Desse prolongamento partirá um sub-ramal em direcção á séde do municipio de Jequery e, possivelmente, atravessará os municipios de Viçosa e Carangola, encontrando, na estação Espera Feliz, deste ultimo, a linha de Manhuassú, da Leopoldina Railway. Esse ramal perfará, provavelmente, a extensão de 80 kilometros.

Ambas as regiões visadas são egualmente ricas e ferteis: a zona da *Matta* e a feracissima bacia do Rio Doce. Tanto basta para que não haja hesitações na construcção dessas duas linhas que, enriquecendo o patrimonio da Estrada, virão prestar inestimavel serviço ao intercambio dos productos dos municipios citados.

Ouro-Preto — Bigode Chinês

VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

RAMAL DE SANTA BARBARA

Atravessando uma zona riquissima em jazidas mineraes, o ramal de Santa Barbara estabelece o caminho entre Bello Horizonte e Victoria, através da região regada pelo Rio Doce, de não menos prodigiosa riqueza mineral. E, assim, conta o Estado de Minas mais um porto atlantico aberto ao commercio de extensa e fertil zona do seu territorio. Partindo de

Sabará — K. 582.424

a linha atravessa, tresentos e oitenta metros adeante, a bella ponte de Sabará, (de 100^{m},00) sobre o Rio das Velhas e nas proximidades da fóz do Sabará, que é avistada á esquerda.

Rumando para léste, o trem começa a subir o valle do Sabará, mais conhecido na região pelo nome de Cuyabá; e depois de defrontar por alguns momentos a parte léste da cidade, margeia a esquerda do referido rio Cuyabá. O terreno apresenta, de passo em passo, signaes do trabalho intenso dos mineiros coloniaes, no valle cuja fabulosa riqueza não está extincta.

Ao longe, á esquerda, avulta aos olhos do passageiro a serra da Piedade, de que já nos occupamos. Mais proxima, tambem á esquerda, e parallela ao traçado da linha, descortina-se a serra dos Dois Irmãos.

Transposta a pequena ponte da Ilha, (k. 583.809 — 8^{m},00) passa o trem pela do Capão, (k. 584.796 — 6^{m},00), chegando pouco depois a

Gaya — K. 585.215

Toma o nome do ribeirão que um pouco adeante desagúa no Cuyabá e que por sua vez o tomou de Manuel Affonso Gaya, o primeiro que explorou as minas da região.

Continuando a subir o valle do Cuyabá o trem chega a

Siderurgica — K. 586.180

Serve á usina da Companhia Siderurgica Belgo Mineira, que ahi mantem notavel installação de machinismos (na qual foram gastos 28.000 contos) para o fabrico do ferro guza, produzindo 35.000 toneladas annuaes. A quatro kilometros de distancia estão situadas as jazidas de Segredo, da mesma Companhia, constantes de ferro e dolomia, e avaliadas em 288.000.000 de toneladas. A Companhia Belgo Mineira entretem grandes plantações de eucalypto na localidade.

Companhia Siderurgica — Fornos Martin

A região contem ainda importante veeiro de quartzo e pyrites.

A' margem do prolongamento do ramal, a Companhia Belgo Mineira possue ainda riquissimas jazidas, na região de Monlevade, onde pretende installar outra usina, mais moderna do que a de Sabará, e com um programma de perfis mais pesados: vigas e, principalmente, trilhos.

Proseguindo, o trem atravessa o ribeirão Gaya (k. 587.316) pela ponte do mesmo nome, de 57m,45. Depois (k. 589.308) transpõe a ponte de Pompeu que fica cento e setenta metros áquem da estação [illegible]

Pompeu — K. 589.479

Toma o nome do arraial situado á esquerda, na outra margem do Cuyabá; esse arraial, por sua vez, herdou o nome do Padre Guilherme Pompeu de Almeida, seu fundador.

Prosegue o trem pelo valle estreito do Cuyabá, cujas aguas revolvem ainda o cascalho amontoado pelos obreiros da antiga mineração.

Cuyabá — K. 592.156

Cuy, abá: gente forte, valente, esforçada

A estação serve ao arraial do mesmo nome, que fica á direita e que é séde de districto.

Ahi está localizada a fabrica de distillação pertencente á Companhia do Morro Velho.

Uma Companhia allemã mantem nos arredores vasta plantação de cedro para a producção do oleo.

Ha na localidade importante veeiro de ouro.

Logo após a estação a linha atravessa (k. 592.490) a ponte do Cuyabá, de 10^m,80; depois transpõe a ponte do k. 593.842 (7^m,50) e mais as pontes Descoberta, de 16^m,80 (k. 593.938) e do Registo, de 12^m,00 (k. 593.987).

Depois da ponte Descoberta a linha sóbe, com a rampa de 1^m,85, até o k. 597. O traçado, neste trecho, acompanha o valle estreito e profundo do Cuyabá que, correndo em baixo por entre a vegetação exhuberante, fórma um quadro de humidade e sombra, onde regaladamente repousam por um instante os olhos do passageiro, não fatigados, mas attentos desde o Rio, aos incomparaveis panoramas que no seu longo e formoso traçado lhe vem apresentando a Central do Brasil.

Proseguindo na rampa, o trem attinge, depois de graciosa curva (que lhe põe em destaque a cinzenta bocca de cimento) o primeiro tunnel do ramal, — em tangente e curva — de 170^m,00, no k. 595.337.

Logo após o tunnel apresenta-se um largo boeiro, sob elevado e comprido aterro.

Ahi tambem se notam vestigios de antigas construcções em um baixio á esquerda da linha. Essas construcções pertenciam ao Barão de Cattas Altas.

No k. 599.134 é transposta a ponte do Rio Vermelho, de 7^m,20.

Se bem que de horizonte diminuido pelas vertentes proximas do interessante valle, a paizagem é sempre rusticamente bella.

Desvio João Pinheiro — K. 599.....

Occulta entre rochoso córte, apparece (k. 602.780) a linda ponte do Funil, de 18^m,50, sobre o Cuyabá, que ahi fórma pequena cachoeira (*).

Enorme brecha cavada na rocha, á esquerda da ponte, indica talvez a remota existencia de uma lagôa na parte superior da vertente, lagôa cujas aguas foram fendendo, através de milenios, o seu estreito escoadouro, até transforma-lo no profundo sulco que hoje se vê.

Ponte do Funil

Pouco além da ponte do Funil fica, já no municipio de Caeté, a estação

Gorceix — K. 603.552

Primitiva "Mundeus". Henry Gorceix, illustre fundador da Escola de Minas, da qual foi lente de mineralogia.

Ahi se veem grandes installações para o preparo do ferro guza. A Companhia União mantem uma linha ferrea (de 0^m,60 de bitóla) que parte da estação e vae buscar o minerio *in loco*. Esta linha tinha tem 9 k. de extensão.

A Usina Gorceix, pertencente á Empresa Dr. José da Silva Brandão, fica nas proximidades. Essa Usina produz 25 toneladas diarias de aço.

Depois de Gorceix é transposto o ribeirão Mundéus, pela ponte do mesmo nome, (6^m,80 - k. 603.558).

Á esquerda o passageiro descortina toda a enorme face a pique do Morro da Piedade.

Transposta a ponte da Pedra Branca, (31^m,90—k. 603.915) o trem vence uma rampa de 2,50 % e prosegue no terreno sempre rico de minerio.

Já o passageiro contempla o panorama inteiro da historica cidade de Caeté em cujo centro se destaca a egreja matriz, consagrada á N. S. do Bomsuccesso.

(*) Antes da ponte vê-se a usina installada nessa cachoeira para o fornecimento de luz e força á cidade de Caeté.

VISCONDE DE CAETÉ

Rio	607 k. 292
B. Horizonte	47 k. 097
Altitude.	935 m. 146

Primitiva "Caeté". José Teixeira da Fonseca e Vasconcellos, Visconde de Caeté, primeiro Presidente da Provincia de Minas Geraes (1824 a 1826).

A estação serve a cidade de Caeté (Caeté — corrupç. de *cáa-etê;* matto verdadeiro) e está localizada bem em frente á Avenida João Pinheiro, que conduz ao centro da cidade.

Fundada pelos irmãos Antonio e João Leme, ao alvorecer do seculo XVIII; com o nome de Villa Nova da Rainha passou, em 1714, a constituir séde de municipio creado por Dom Braz Balthazar da Silveira.

Entre os seus muitos titulos de celebridade, prima o de ter sido Caeté o theatro de factos e circumstancias que tiveram como consequencia a acclamação de Manuel Nunes Vianna como Governador das Minas (dezembro de 1707).

CIDADE DE CAETÉ

A cidade conta 500 predios, (*) 10 ruas, 16 travessas, 1 avenida e 4 praças. Possue luz e força electrica, agua canalizada, tem 21 escolas primarias, 1 curso secundario, cinemas e 3 institutos de assistencia. São em numero de 9 as suas egrejas.

(*) O districto de Taquarussú possue maior numero de predios e maior população (6.671 h.).

No seu minusculo cemiterio destaca-se o tumulo do Dr. João Pinheiro, notavel estadista mineiro e Presidente do seu Estado natal.

POPULAÇÃO — 22.337 h. — Da séde, 3.173.

SUPERFICIE — 1.340 km².

DISTRICTOS — Caeté; Morro Vermelho (15 k.); Penha (11 k.); Roças Novas (23 k.); União (30 k.); Taquarussú (33 k.) e Antonio dos Santos.

POVOAÇÕES — *Morro Vermelho*: Roça Grande, 5 — Vira Copos, 6. *Penha*: Hospicio, 6 — Mundéos, 3. *União*: Mutuca, 7. *Taquarussú*: Bom Jardim, 12 — Campo de Santo Antonio, 12 — Furado, 6 — Mutuca, 12 — Pito, 12.

LIMITES — Nova Lima, 30; Ouro Preto, 78; Santa Barbara, 30; Itabira, 75; Santa Luzia, 30 e Sabará, 25.

RIOS — Os rios Sabará, Taquarussú e Preto; e os ribeirões Bonito, Carvalho e das Furnas, além de outros muitos pequenos cursos dagua. O rio Preto fórma no municipio cinco cachoeiras, das quaes a mais notavel é a do Benevides, com 1.000 cvs. de força. Todos os cursos d'agua nomeados, com excepção do Sabará, formam tambem apreciaveis quédas.

SERRAS — Cocaes, Taquaril, Piedade, Mutuca, Taquarussú; o ponto culminante é o Pico da Piedade, com 1.783 mts.

CLIMA — Salubre e ameno. Temp. méd. 19.°2.

PRODUCÇÃO — Sólo rico de jazidas de ouro, antimonio, manganez, kaolim, amiantho, talco, graphite e lignito. Possue grandes mattas e produz café (84.600 pés), arroz, canna, milho e batatas. Numero de estabelecimentos agricolas, 377. Ha no municipio grande criação de gado suino, orçando por 16.000 cabeças o gado das varias especies. A industria se desenvolve em torno da lenha, do carvão vegetal, da ceramica e da siderurgia (*).

A sua industria de ceramica é importantissima, apresentando productos que rivalizam com os mais afamados do estrangeiro. Além da producção de excellentes telhas, tijolos, manilhas, ladrilhos, etc., a ceramica apresenta artefactos de ornamentação e estatuetas de um perfeito acabamento artistico. Muitas imagens religiosas expostas nas

---

(*) A Empresa Gespacher, Turri & Cia., ahi possue uma usina com a capacidade de producção de 25 toneladas diarias de ferro.

vitrinas do Rio como producção francêsa, sahiram das mãos habeis do artista de Caeté.

Não menos apreciavel é a industria metalurgica representada pela Companhia Mineira de Metalurgia que ahi possue a sua fabrica de tubos de ferro. Os tubos são fundidos pelo processo da centrifugação e com o minerio extrahido das inesgotaveis jazidas locaes.

O municipio exporta calçados, alhos, cebolas, óvos, carvão, manilhas, louças de barro, milho, couros, batatas, manganez, farinha, tijólos, telhas, café, etc. Preço das terras: 41$000 o hectare.

VIAÇÃO — Dos seus 150 k. de estradas de rodagem, póde-se considerar que um terço está apropriado já ao transito de automoveis. A Central possue cinco estações no municipio.

* * *

Ao sahir de Visconde de Caeté o passageiro percebe, á direita, a azafama dos obreiros da importante fabrica de ceramica a cujos productos nos referimos acima; e contempla por um momento o amplo solar do famoso Barão de Cattas Altas, solar hoje transformado em confortavel vivenda do proprietario da fabrica.

A linha colleia, graciosamente, pelas altas vertentes da bacia do Rio das Velhas.

Transposta a ponte de Caeté, de 14^{m},00, (k. 607.987) sobre o corrego Soberbo, continúa o trem a galgar a rampa, afim de attingir o divisor das aguas do Rio Doce e do São Francisco. Com a ascenção, vae-se o horizonte alargando; já ao longe, á esquerda, delineiam-se os pincaros do elevado morro do Garimpo.

Depois de passar pela garganta do Veneno attinge o trem, na altitude de 1.141^{m},900, o ponto culminante do ramal, na estação

João Vasconcellos — K. 619.314

Primitiva "Rancho Novo". João Vasconcellos, descendente do Visconde de Caeté e residente no districto de Taquarussú, onde possuia importante propriedade agricola.

Depois de João Vasconcellos a linha passa por um pontilhão de 6^{m},20 (k. 620.442); e por formoso traçado vae-se desenvolvendo até transpor o espigão que divide as vertentes do Rio das Velhas e do Santa Barbara, vendo-se então, á direita, o grandioso scenario formado pelo valle do ribeirão Soccorro, cujas aguas serenas e reluzentes dão a impressão

de uma interminavel serpente estendida ao fundo do gigantesco grotão, para além do qual surgem os cabeços da cordilheira do Espinhaço, notando-se entre elles o Pico do Caraça (*), com 1.590 metros de altitude e em cuja base está installado o celebre collegio do mesmo nome. Ao fim da cordilheira ergue-se, ponteagudo, o morro de S. Miguel.

No k. 630.169 é atravessada a ponte de Ouro Fino, de $25^m,00$; e cincoenta metros adeante entra o trem no Tunnel 2, (tangente central e duas curvas) de $110^m,00$, para logo em seguida atravessar o Tunnel 3, (tangente) de $80^m,00$.

A região é abundante de ferro, sendo o terreno trilhado pela linha constituido exclusivamente daquelle minerio. A paizagem continúa magestósa e deslumbradora.

Gongo Socco — K. 633.529

Corruptela de Congo Chôco, segundo uns; segundo outros, Congo Socco quer dizer — caverna de ladrões (**).

Ha aqui uma activa industria de extracção de ferro e oca, e importantes jazidas de ouro.

Cerca de um kilometro além da estação penetra o trem seguidamente nos Tunneis 4 e 5, de $87^m,00$ o primeiro (curva e tangente) e de $31^m,50$ o segundo (tangente); depois do que, no alto da vertente, descreve um semicirculo a que chamam curva da Trindade (nome de uma fazenda existente nas proximidades).

Continuando a descer em busca das margens do Santa Barbara, o trem atravessa (k. 638.547) o Tunnel 6, de $99^m,00$ (tangente); e acompanhando sempre as sinuosidades da encosta elevada e extensa, transpõe (k. 644.643), a linda ponte de São Miguel, de $31^m,80$, sobre o ribeirão do mesmo nome.

Proseguindo na marcha descendente e passando por entre os ultimos contrafortes das serras de Luis Sodré e do Cocaes, entra o trem no territorio do municipio de Santa Barbara e em alguns minutos attinge a margem esquerda do ribeirão Soccorro, chegando logo depois a

Morro Grande — K. 648.270

Toma o nome da pittoresca povoação que lhe fica á direita e que é séde do districto (3.950 h.) de São João do Morro Grande.

(*) O nome lhe vem da propria configuração, que apresenta perfeita semelhança com a de uma physionomia humana.

(**) *Dicc. Geogr. das Minas do Brasil* — Francisco Ignacio Pereira.

Nas proximidades da estação está installada uma usina para o fabrico do ferro guza e que pertence á Companhia Brasileira de Usinas Metalurgicas. Produz 20 toneladas diarias. A Companhia Santa Martha, da firma Walter & C., aqui possue uma jazida de manganez.

Partindo de Morro Grande, o trem continúa por entre a paizagem ridente.

Um pouco antes da estação seguinte, o ribeirão Caraça lança-se no ribeirão Soccorro, apresentando um bello estuario, que é perfeitamente apreciado do trem; e a união dos dois ribeirões fórma o lindo rio Santa Barbara, de aguas abundantes e crystalinas.

São Bento — K. 652.230

Tomou o antigo nome da povoação em que está localizada e que hoje constitue a séde do districto (2.100 h.) do Barra Feliz, ex-Itaeté.

Barra Feliz é uma formosa povoação onde se nota animador movimento de progresso.

O Collegio do Caraça é ligado á estação por estrada de automovel.

Existe uma jazida de ouro na localidade.

Marginando agora o Santa Barbara, o trem prosegue na ultima etapa da sua longa e encantadora viagem. Já por entre o arvoredo da colina, apparecem as manchas brancas do casario da cidade.

No k. 658.659 é transposto o Santa Barbara pela ponte do mesmo nome, de 63^{m},60. E oitenta metros depois chega o trem á plataforma da estação

SANTA BARBARA

Rio	658 k. 736
B. Horizonte	98 k. 541
Altitude	721 m. 062

A estação, que é de construcção elegante, está situada na parte baixa da cidade que lhe deu o nome.

Fundada em 4 de dezembro de 1704 por Antonio Bueno. Foi elevada á categoria de villa, em 16 de março de 1839 e a de cidade em 1856.

Se bem que composta, na sua maioria, de predios de construcção antiga, a cidade apresenta o aspecto de um pittoresco novo, para quem vem de percorrer o ramal.

Assente em verdejante colina, que se debruça sobre a margem direita do rio Santa Barbara, a formosa cidade ins-

pira um quê de gazalhoso acolhimento ao turista carecedor de algumas horas de repouso.

Possue luz e força electrica, agua canalizada, esgotos, telephonia, tem 36 escolas primarias, 1 curso secundario e 1 cinema.

CIDADE DE SANTA BARBARA

Conta 800 predios, 12 ruas, 3 travessas e 3 praças. São em numero de 9 as suas egrejas.

Tem 3 jornaes periodicos e possue, no districto de Cattas Altas, uma bibliotheca de 12.000 volumes, pertencente ao Collegio Caraça. Esta bibliotheca foi inaugurada em 1820. A estação serve ao Nucleo Colonial Brucutú.

HOTEL — *Hotel Quadrado* (*).

POPULAÇÃO — 87.348 h. — Da séde, 4.521.

SUPERFICIE — 2.313 km².

(*) Este hotel está installado em amplo predio de vastas accommodações. Nelle nasceu o Dr. Affonso Penna, notavel homem publico, Conselheiro de Estado no tempo do Imperio e depois Presidente da Republica.

DISTRICTOS — Santa Barbara; São João do Morro Grande, (11 k.); Cocaes, (13 k.); Floralia, (20 k.); Cattas Altas, (14 k.); São Gonçalo do Rio Abaixo (25 k.). Conceição do Rio Acima, (27 k.); Barra Feliz, (6 k.); Bom Jesus do Amparo (36 k.), e Brumado, (7 k.).

POVOAÇÕES — *Santa Barbara*: Brandão, 4; Itajurú, 5; Mumbaça, 6; São José do Barro Branco, 6. *Morro Grande*: Agua Limpa, 9; Capim Cheiroso, 2; Lagôa do Peixoto, 15; Soccorro, 9; Venda do Morro, 6. *Cocaes*: Bôa Vista, 10; Quarenta Alqueires, 9; São José do Brumadinho, 6. *Floralia*: Bôa Vista, 3; Cachoeira, 6; Carapina, 2; Cururú, 7; Onça, 9; Refugio, 10; Sant'Anna da Mutuca, 9; São José, 9. *Cattas Altas*: Batêas, 8; Matto Grosso, 6; Morro d'Agua Quente, 2; Valeria, 6. *Rio Abaixo*: Batêas, 7; Sacco Roto, 6; Santa Rita de Paccas, 15; São Sebastião da Vargem Alegre, 9. *Rio Acima*: Mutuca, 12; Vigario da Vara, 9. *Bom Jesus do Amparo*: S. Sebastião da Boceta, 12. *Brumado*: Arranca Tócos, 3; Campo Alegre, 3; Capoeirinha, 4; Quebra Ossos, 8; S. Gonçalo do Rio Acima, 12; Sumidouro, 3.

LIMITES — Ouro Preto, 65; Marianna, 54; Alvinopolis, 54; Rio Piracicaba, 36; Itabira, 52 e Caeté, 30.

RIOS — O Santa Barbara e os ribeirões Pary, Valerio e Caraça, além de grande quantidade de corregos.

O Santa Barbara fórma as cachoeiras do Pity e das Paccas, de 5.000 cvs. cada uma; os ribeirões mencionados formam tambem cachoeiras.

A lagôa do Rogerio, no districto de Cattas Altas, tem 100.000^{m2}.

SERRAS — Caraça, Gongo Socco, Curralinho. Pontos culminantes: Pico do Carapuça, 1.955 metros; Pico do Caraça, 1.590 metros.

CLIMA — Temperado e salubre. Temp. méd. — 18°.0.

PRODUCÇÃO — Sólo fertil, contendo jazidas de ouro, manganez, calcareos, marmore, linhito, amiantho, cobre e ferro (jazida da serra do Caraça, com 8.000.000.000 de toneladas; as do Gandarella, com 80.000.000; as de Cocaes, com 12.000.000, e as de Paracatú e Bananal, no districto de Cattas Altas). Nas 371 fazendas produz café (1.275.300 pés), feijão, milho, mandioca e canna. Além de importante industria pastoril (35.000 cabeças de gado), possue fabrica de tecidos, de vinho, engenhos de assucar, aguardente e farinha. A mineração de ouro e ferro, a fabricação de cal e de carvão

vegetal e a producção de energia electrica constituem outras importantes industrias. Exporta polvilho, rapaduras, doces, toucinhos, ferraduras, manilhas, carvão, milho, feijão, assucar, farinha, algodão, tecidos, madeiras e café. Preço das terras, 35$. o hectare.

VIAÇÃO — Cerca de 200 k. de estradas de rodagem cortam o municipio em todas as direcções. Entre as suas estradas de automoveis, deve destacar-se a que vae de Santa Barbara a Guanhães, com 174 kilometros.

* * *

Partindo de Santa Barbara, sempre na direcção léste, a linha vae apanhar, um pouco além, as aguas do rio Vermelho. No k. 666. . . (ponte de 50^m,00) transfere-se para a margem direita do referido rio, que, no k. 670. . ., é novamente transposto (ponte de 10^m,00). (*) Não longe dessa ponte vae o rio Vermelho lançar-se no Machiné, por cuja margem esquerda continúa a linha a desenvolver-se em busca da estação

Ribeirão Vermelho — 1ª travessia (k. 666).

Floralia — K. 680.....

Situada no districto (4.100 hs.) do mesmo nome, outróra S. Francisco.

Transposta a ponte de S. Francisco (6^m,00), sobre um affluente do Machiné, passa o trem pelo arraial de S. Miguel (k. 685). Mais alem (k. 687...) é cortado um affluente do Machiné, pela ponte de Agua Limpa, de 12^m,00, proxima da futura estação *Itajurú* (k. 693...), que servirá á povoação de Agua Limpa.

(*) No K. 668... será construida a estação *Manga*.

A linha continúa a tanger a margem esquerda do Machiné até a juncção deste com o Piracicaba, que é agora acompanhado pelo trem. No k. 695... é o Piracicaba transposto

Rio Piracicaba (k. 694)

pela ponte do Funil (34m,00). Mais alem, (k. 699...) é transposto o corrego Bicas, pela ponte do mesmo nome, de 15m,00, A' direita fica a povoação Bicas.

Proseguindo sempre á margem direita do rio, chega o trem a

RIO PIRACICABA

Rio	701 k. ...
B. Horizonte	193 k. ...
Altitude	623 m. 310

Pira-cycaba: local que, por accidente natural do rio, não deixa passar o peixe; colheita de peixe.

Situada á margem esquerda do Piracicaba, (*) é uma villa (desde 30 de agosto de 1911) pittoresca, com 230 predios,

(*) O rio Piracicaba nasce na serra de Ouro Preto, districto de Santo Antonio; depois de um percurso de 224 k. na direção SO-NE, vae lançar-se no Rio Doce. Atravesa os municipios de Ouro Preto, Marianna, Alvinopolis, Santa Barbara, Piracicaba, Itabira, Antonio Dias, S. Domingos do Prata e Ferros. São seus principaes affluentes: o rio Prata, na margem direita; e o Santa Barbara, na esquerda. E' navegavel por canôas e barcos, na extensão de 50 kms., desde a barra até a cachoeira da Fumaça.

7 ruas calçadas, 1 travessa, 1 praça. Conta 1 grupo escolar, 10 escolas, e 1 theatro (o Club Natal). A matriz, erigida no centro da villa, é consagrada a S. Miguel. Possue mais as capellas do Rosario e do Bom Jesus. Tem illuminação electrica, abastecimento dagua, matadouro, hospital.

POPULAÇÃO— 11.000 h. — Da séde, 2.000.

SUPERFICIE— 521,53 km².

DISTRICTO — O da séde.

POVOAÇÕES — Bicas, 3; Carneirinho, 18; Caxambú, 12; Conceição do Piracicaba, 12; Gomes de Mello, 12; Ponte Nova, 14.

LIMITES — Itabira, 42; S. Domingos do Prata, 30; Alvinopolis, 30; Santa Barbara, 36.

RIOS — O Piracicaba, que atravessa o municipio quasi pelo meio; o ribeirão

Carneirinho, com a cachoeira Monlevade, de 50 cvs.; o ribeirão Caxambú, com a cachoeira do mesmo nome, de 50 cvs.; o ribeirão Talho Alberto, com a cachoeira ponte do Saraiva, de 25 cvs.; O corrego Santo Antonio, com a cachoeira do mesmo nome, de 35 cvs.; e muitos outros cursos dagua que affluem para o Piracicaba. Ha a lagôa Itajurú, á margem direita do rio acima referido.

SERRAS — Serra do Mendes e varias ramificações da cordilheira do Espinhaço, com denominações locaes.

CLIMA — Bom, com a temperatura média de 18°,0.

PRODUCÇÃO — O sólo contem ferro, ouro, manganez, barytina, marmore, graphite. Produz canna, arroz, feijão, mandioca, etc. Nos seus 160 estabelecimentos ruraes possue 568.000 caféeiros e abriga uma população pecuaria de 45.000 cabeças. A industria é representada por varios estabelecimentos de artefactos de ferro e pela extracção de minérios. Exporta cereaes, queijos, ferro, etc.

VIAÇÃO — Possue 300 kms. de estradas carroçaveis, que se vão transformando em rodovias. A Central atravessa o municipio de sudoéste a nordéste.

* * *

Proseguindo, o trem passa para a margem esquerda do rio, pela ponte do Saraiva, (k. 705...) de 36m,57 e, sempre na direcção nordéste, transpõe o ribeirão Jacuhy (k. 714...), pelo viaducto do Jacuhy, de 10m,00. Logo adeante passa pelos viaductos Fabrica Velha (k. 715...), de 92m,00, e Tres Casas (k. 716...), tambem de 92m,00, chegando após á estação

Monlevade — K. 717...

onde será installada a grande usina da Companhia Belgo Mineira, a que já nos referimos.

Depois de Monlevade a linha córta o ribeirão Carneirinho (k. 718...), pelo viaducto do mesmo nome, de 92m,00.

Não muito longe desse viaducto passa o trem para o municipio de Itabira, cuja primeira estação é

Macacos — K. 726...

No k. 728... surge a ponte do Santa Barbara, de 90m,00.

Cachoeira — K. 734...

S. José da Lagôa — K. 744...

Situada na séde do districto (9.000 h.) do mesmo nome. Povoação próspera, com desenvolvido commercio, bôas casas, entre ellas a do Cinema Lagôense.

Dahi segue a linha transpondo, no k. 751...., a ponte do rio do Peixe, de 30m,00, seiscentos metros depois da qual fica a estação de

Entroncamento — K. 752.... (*)

com a linha da Victoria a Minas que, tomando a direcção noroéste, deve chegar em breve, com a extensão provavel de 36 kilometros, á séde do municipio de

ITABIRA

Ita-bir (corrupção de *tabira*, anta): pedra que se levanta, serro empinado.

Data de 30 de junho de 1833 a sua elevação a séde de municipio. E' uma cidade irregular, mas aprazivel. Possue 750 predios, 27 ruas, calçadas algumas, 18 travessas, 7 praças arborizadas. Conta 3 grupos escolares, 26 escolas, 1 instituto de assistencia, é 1 theatro municipal. E' illuminada a luz electrica e tem rêde de esgoto. A matriz, consagrada a N. S. do Rosario, está situada em vasta praça.

(*) Não foi ainda inaugurado o trafego no trecho de Santa Barbara a Entroncamento.

ALTITUDE — 815 metros.

POPULAÇÃO — 47.000 h. — Da séde, 6.000.

SUPERFICIE — 1.659,28 km².

DISTRICTOS — Alliança, 30; S. José da Lagôa, 36; N. S. do Carmo, 27; Santa Maria, 27.

POVOAÇÕES — *Itabira*: Bateas, 19; Capão, 12; Sant'Anna, 6; Santo Antonio, 18. *Alliança*: Macuco, 9; Turvo, 12. *S. José*: Macacos, 18; Onça, 18. *N. S. do Carmo*: Campo do Gordura, 6; Serra dos Alves, 12. *Santa Maria*: Barro Preto, 15; Chaves, 4; Corrego da Lage, 12.

LIMITES — Conceição, 90; Ferros, 60; Antonio Dias, 60; S. Domingos do Prata, 51; Rio Piracicaba, 42; Santa Barbara, 52; Caeté, 75; Santa Luzia, 100.

RIOS — O Piracicaba, que atravessa a parte suléste do municipio, e que apresenta a cachoeira do Funil, de 8.000 cvs; o Tanque, que corre na parte nórte, e apresenta as cachoeiras: do Tombo, 200 cvs.; Bengue, 200; Sumidouro, 1.000; D. Rita, 1.000; e Pae Chico, 800; o ribeirão do Capão, com a cachoeira do mesmo nome, de 50 cvs.; o rio do Peixe, com a cachoeira Gabiroba, de 90 cvs.; o ribeirão S. José, com a cachoeira do Aprigio, de 350 cvs.; o ribeirão Conceição com as cachoeiras da Conceição, de 100 e Balsamos de 70 cvs.; o ribeirão do Giráo, com a cachoeira do mesmo nome, de 40 cvs. e da Pedreira, de 60; o ribeirão do Turvo, com a cachoeira do mesmo nome, de 50 cvs.; o ribeirão Macuco, com a cachoeira do mesmo nome, de 400 cvs.; o ribeirão Monteiros, com a cachoeira Fortuna, de 50 cvs.; o rio Prata, com a cachoeira Barra do Prata, de 150 cvs.; o ribeirão Matto Grosso, com a cachoeira Alegre, de 80 cvs.; o ribeirão do Leitão, com a cachoeira do mesmo nome, de 26 cvs.

No districto de S. José da Lagôa, encontra-se a lagôa das Paccas.

SERRAS — Pedra Redonda e das Tres Barras, nos limites do municipio de Santa Barbara; da Cambraia; do Redondo; e outras. O ponto culminante é o Pico de Itabira, com 1.386 metros, no districto da séde.

CLIMA — Excellente, com a temp. méd. de 18°,9.

PRODUCÇÃO — Ferro (jazida Cauê, com 132.000.000 de toneladas; Pitanguy, com 56.000.000; Santa Luzia, com 32.000.000; Conceição e Esmeril, com 396.000.000). Pomblagina, amiantho, mica, marmore, gesso, salitre, ouro, pedras

preciosas, mattas. Produz mandioca, feijão, milho, arroz, batata, café e canna. Conta 380 estabelecimentos ruraes. 3.650.000 caféeiros e uma população pecuaria de 40.000 cabeças. Possue fabricas de tecidos, chapéos, artigos de montaria; officinas de fundição; ferraria; industria extractiva de ouro e minerios diversos. Exporta carnes, couros cereaes, e artefactos de ferro.

VIAÇÃO — O municipio é servido pela Central e pela Victoria a Minas. Conta 350 kms. de estradas carroçaveis e algumas rodovias.

RAMAL DE DIAMANTINA

De entre as linhas da Central, é o ramal de Diamantina um dos mais interessantes, não pela originalidade do seu traçado ou sumptuosas obras d'arte, mas pela região inconfundivel, de aspecto inteiramente novo, que, no percurso dos seus 148 k., atravessa.

Este ramal, que pertencia á E. F. Victoria a Minas, foi incorporado á Central, em 6 de janeiro de 1923.

Partindo, como o ramal de Montes Claros, da estação

Corintho — K. 852.175

a linha toma a direcção léste, desce o valle do rio Picão, atravessa as pontes do Jaboticaba (21^{m},30 - k. 862.966), e do Tabatinga (16^{m},45 - k. 869.329); transpõe depois a ponte do Capim Branco (11^{m},24 - k. 874.067), que fica quatrocentos e cincoenta metros áquem da plataforma de

Roça do Brejo — K. 874.665

A estação adoptou o nome encontrado na localidade ao tempo da construcção da linha.

Descendo sempre a vertente esquerda do rio Picão e tomando agora a direcção nordéste, a linha attinge o Rio das Velhas, no ponto em que este rio fórma dois canaes, que são transpostos por pontes de 69^{m},80, a primeira, e 99^{m},80, a segunda (k. 889.274 - 480).

Desde a ponte do Jaboticaba até as do Rio das Velhas, o leito da Estrada serve de linha divisoria entre os municipios de Corintho e Curvello.

Transposto o Rio das Velhas, começa o trem a subir o valle do Rio Pardo. Não longe fica a estação

Santo Hyppolito — K. 891.175

Tomou o nome do districto em cuja séde está localizada e serve a séde do districto de Nossa Senhora da Gloria, situada 16 k. ao sul.

O trem passa pela parada

Limoeiro — K. 899....

Nas immediações do k. 906 fica a *Lapa do Rosilho;* os trilhos da Estrada passam perto da entrada da gruta.

Ainda na direcção nordéste prosegue o trem, dirigindo-se agora á estação

Monjolos — K. 907.175

Tira o nome da localidade em que foi construida.

No k. 910.690 atravessa o trem, pela primeira vez, sobre uma bella ponte de 41^{m},60, o rio Pardo Pequeno e entra no municipio de Diamantina.

A linha toma a direcção léste; e, traçando o espigão que divide as aguas do Pardo Pequeno das do Pardo Grande, attinge a estação

Rodeador — K. 920.275

Nome da povoação em que está localizada.

Começa a desenhar-se a paizagem original da região: serras negras e núas cortam o horizonte largo.

Serras que lembram o levantamento do planalto brasileiro na remota éra em que a crosta eruptiva, quentissima, alterava os primeiros sedimentos por activo metamorphismo. Serras huronianas, extraordinariamente possantes, que formaram o arcabouço do continente sul-americano.

Inflectindo um momento para o nordéste, chega o trem a

Conselheiro Matta — K. 936.771

Primitiva "Riacho das Varas". Conselheiro João da Matta Machado, medico e politico mineiro.

A estação está situada na séde do districto (3.187 h.) do mesmo nome.

Nas immediações fica a jazida de manganez explorada pela Empresa Francisco Briffault.

Se bem que mais proximos do leito do Pardo Pequeno, estamos na vertente do Pardo Grande e ás margens do Riacho das Varas, cujo valle vamos subir.

A linha volta á sua direcção geral de léste; o trem vae subindo o valle pittoresco do Riacho das Varas; ao longe, para os lados do nordéste, delineia-se o lombo negro da serra de São João da Chapada. A linha se desenvolve em amplas curvas, sobre o terreno arenoso, cuja alvura contrasta com a lombada das serras.

O trem vae-se agora afastando do valle do Riacho das Varas, que, á esquerda, a nordéste, apresenta a formosa cachoeira dos Olhos d'Agua (300 cvs.).

No k. 964.608, atravessa o trem, pela segunda vez, sobre uma ponte de 31m,40, o rio Pardo Pequeno; e, tomando a direcção nordéste, vae galgando a montanha. O traçado é heroico; transpondo gargantas, tangendo precipicios, o trem atravessa as pontes do Tamanduá (10m,40 - k. 967.335), e do Bexiga (15m,35 - k. 970.045) e chega a

Barão do Guahicuhy — K. 972.155

Primitiva "Baraúna", posteriormente "Gouvêa". Josephino Vieira Machado, Barão do Guahicuhy. Foi o emprehendedor da navegação do Rio das Velhas.

Serve ao districto de Gouvêa (10 k. ao sul).

Quatrocentos e quarenta metros depois da estação, é transposta a ponte do Baraúna, de 15m,35. E, vencendo a rampa hostil, ganha o trem o divisor das aguas do Jequitinhonha (*) e do Rio das Velhas (garganta da Bandeirinha) na altitude de 1.400 metros, a mais consideravel das altitudes attingidas por estradas de ferro no Brasil (**).

Descendo agora pelas vertentes do Jequitinhonha, o trem vae á estação

Guinda — K. 988.291

Tomou o nome do districto a que serve e cuja séde fica situada ás margens da linha, para o lado do norte.

Prosegue o trem, sulcando o alto do massiço diamantifero. Tomando de novo a direcção léste, vae descendo o chapadão historico; á direita, no alto, descortina-se o perfil inteiro da

---

(*) Jequitinhonha — corrupç. de *Jikitynhonhe,* côfo mergulhado.

Nasce na Pedra Redonda, contraforte da serra do Itambê, municipio do Serro, districto de Milho Verde.

Nas direcções S-N e SO-NE e com um percurso de 896 k. em territorio mineiro até á Cachoeira do Salto Grande (250.000 cvs.), na fronteira com o Estado da Bahia, o Jequitinhonha banha os seguintes municipios: Serro, Diamantina, Bocayuva, São João Baptista, Grão Mogol, Minas Novas, Arassuahy e Jequitinhonha.

Recebe em territorio mineiro os seguintes rios: Arassuahy, Piauhy, São João Grande, São Miguel e Rubim do Sul, na margem direita; e na esquerda: Itacambirussú, Vaccaria, Salinas, Itinga, São Roque, São Pedro, Ilha do Pão, São Francisco, Panella, Rubim do Norte e Salto.

E' navegavel por canôas, de Diamantina até o Salto Grande, nas divisas com o Estado da Bahia.

(**) As estradas de ferro mais altas do mundo estão na America do Sul: a de Rio Mulato a Potosi, entre Chile e Bolivia, se eleva a 4.880 metros; a de Morococha, a 4.840 metros, e a de Ticlo a 4.780, no Perú; em La Oroya, perto de Lima, os trilhos attingem a 4.750 metros; em Portez del Cruzero, ainda no Perú, a 4.373; e no transandino, entre a Argentina e o Chile, os trilhos sobem a 4.200 metros.

egreja do Sagrado Coração, de construcção moderna e elegante; mais alguns minutos e eis-nos chegados á memoravel cidade de

DIAMANTINA

Rio	999 k. 691
B. Horizonte	423 k. 724
Altitude	1.262 m. 890

O antigo arraial do Tejuco, habitado desde os albores do seculo XVIII, passou a villa em 1831 e é cidade de Diamantina desde 6 de maio de 1838. O nome lhe vem da pedra preciosa de que são ferteis os seus arredores; suas minas de diamantes foram, no seculo XVIII, as mais ricas do mundo; nem os diamantes da India ou os do Cabo se egualavam aos seus, na limpidez e na qualidade.

A cidade está situada na encosta de uma montanha (serra do Itambé), no cimo da qual fica a estação da Estrada. Larga rua macadamizada e em declive, conduz á praça principal da *urbs*. Em frente, outra montanha elevada tapa o horizonte.

Como os de Ouro Preto, os seus predios são todos de solido estylo colonial; as ruas são estreitas, ingremes e calçadas a lages.

Conta 1.400 predios, 2 avenidas, 39 ruas, 31 travessas e 18 praças.

Possue ricas egrejas (vinte e tres), tem grande movimento commercial e industrial e é dotada de luz e força electrica, mercado, matadouro, telephonia e Posto Meteorologico; tem 68 escolas primarias, 1 curso secundario e 3 escolas profissionaes; 5 jornaes periodicos, 1 agencia bancaria, 3 theatros, cinema e 4 institutos de assistencia.

E' séde de Arcebispado.

Nos arredores da cidade ficam situadas as grutas do Claudio, de Lourdes e Barão do Rio Branco.

Do Estado de Minas, é a cidade de maior altitude.

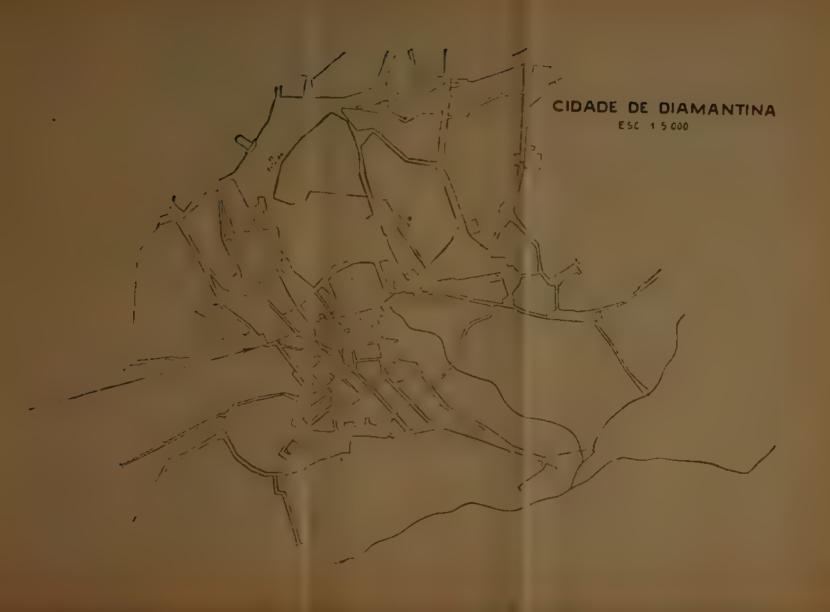
POPULAÇÃO — 75.766 h. — Da séde, 11.047.

SUPERFICIE — 11.704 km².

DISTRICTOS — Diamantina; Extracção (12 k.); Rio Manso (22 k.); São João da Chapada (27 k.); Dattas (24 k.); Gouvêa (26 k.); Inhahy (36 k.); Felisberto Caldeira (100 k.); Tijucal (42 k.); Mercês de Diamantina (60 k.); Campinas (62 k.); Guinda (12 k.); Conselheiro Matta (41 k.); Buenopolis; Joaquim Felicio; e Curimatahy (53 k.).

CIDADE DE DIAMANTINA

ESC. 1:5.000

CIDADE DE DIAMANTINA
ESC 1 5 000

POVOAÇÕES — *Diamantina*: Formação, 9; Ribeirão do Inferno, 9. *Extracção*: Bom Successo, 6; Itaipava, 18. *Rio Manso*: Cangicas, 12; Gangorras, 6. *São João*: Beribery, 21; Chapada, 6; Chifre Quebrado, 3;, Macacos, 24; Pinheiro, 12; Quartel do Indayá, 12. *Dattas*: Cachimbos, 9; Cunha, 12; Palmital, 12; Poço Fundo, 6. *Gouvêa*: Camellinho, 18; Ribeirão, 6; Tigre, 12. *Inhahy*: Paiol, 112. *Felisberto Caldeira*: Alecrim, 12; Grota Grande, 12. *Tijucal*: Andrequicé, 15; Trinta Réis, 6. *Mercês de Diamantina*: D. Isabel, 18. *Campinas*: Contagem do Gallinheiro, 30. *Guinda*: Sopa, 3. *Conselheiro Matta*: Quarteis, 12; Rodeador, 12. *Curimatahy*: Santa Barbara, 24; Teixeiras, 18.

LIMITES — Curvello, 138; Conceição, 120; Serro, 60; Itamarandyba; Bocayuva, 163; Pirapora, 249; e Corintho, 150.

RIOS — O Jequitinhonha, o Paraúna, o Pardo Pequeno, o Pardo Grande, o São Roberto, o Pinheiro, o Biribiry, o Inhacica Grande, o Caeté Mirim, o Manso, o Preto e outros. Grande quantidade de corregos e ribeirões correm ainda pelo municipio, que é fartamente dotado de importantes quédas d'agua, sendo mais notaveis: a Cachoeira do Seraphim, com 30.000 cvs., no Pardo Grande; a do Curral, com 2.000, no rio Pinheiro; a das Escadinhas, com 933, no Jequitinhonha.

Ha no municipio algumas pequenas lagôas.

SERRAS — A do Cabral.

CLIMA — De grande salubridade. Temp. med. — 17.°0.

PRODUCÇÃO — O territorio é rico em jazidas de diamantes, ouro, crystal de rocha, prata, salitre, amiantho, manganez, possuindo tambem grandes mattas e varias fontes de aguas mineraes. Produz café (98.634 pés), arroz, milho, feijão, mandioca e algodão. Conta 654 estabelecimentos ruraes. Possue grande criação de gado vaccum, suino e equino (cerca de 50.000 cabeças), e, além de fabricas de tecidos e de vinhos (excellentes vinhos), mantém uma importante industria de extracção de ouro, diamantes e madeiras. Exporta sabão, breu, toucinho, rapadura, milho, sola, couros, feijão, farinha, fumo, café, ouro, diamantes, etc. Preço das terras, 39$000 o hectare.

VIAÇÃO — Termina aqui o ramal de Diamantina. Embora a quem da estação lance o olhar pelos arredores pareça impraticavel qualquer prolongamento da linha, para a engenharia brasileira nada é impossivel.

Para além da cidade, a topographia do terreno apresenta, é certo, difficuldades que parecem intransponiveis. Já se

pensa, porém, em prolongar o ramal até o municipio do Serro; e o pensamento é, nestes casos, um começo de acção (*).

Assim, nada tem de utopico o vaticinio de uma breve ligação do ramal com os trilhos da Victoria a Minas ou com os da Bahia e Minas, ligação que abrirá uma sahida maritima á producção do vasto e abundante celleiro que é o nordéste de Minas.

Cerca de 500 k. de estradas de rodagem servem o municipio, ligando entre si todos os seus districtos, destacando-se entre as suas rodovias, a que vae de São João da Chapada a Curimatahy, com 45 k., e a de Diamantina á cidade do Serro, com 55.

(*) O trecho de Diamantina a Serro já foi estudado, dando uma extensão de 116 k. 788.

RAMAL DE MONTES CLAROS

Destinado a estabelecer a communicação ferroviaria entre a Capital Federal e o nordéste do paiz, tem este ramal, actualmente, a extensão de 265 k., distancia que vae da sua estação inicial á cidade de Montes Claros, no k. 1.115.863, a contar do Rio.

Tem ainda que atravessar os municipios de Brejo das Almas, Grão Mogol e Tremedal (k. 1.364.126), onde esperará os trilhos da Viação Bahiana, que já estão quasi em Bom Jesus dos Meiras, localidade que dista 237 k. de Tremedal. Partindo de

Corintho — K. 852.175

o ramal toma a direcção nordéste e descendo pela vertente sudoéste da bacia do rio Bicudo, atravessa, no k. 864.960, uma ponte de 23^{m},30; no k. 867.420, outra de 11^{m},15, sobre o rio Cardoso.

Aporá — K. 869.227

Corrupç. de *a-porã*; elevação ou altura bonita.

Pouco além de Aporá (k. 870.800 e 871.212) o trem atravessa duas pequenas pontes (11^{m},20 e 6^{m},90); e proseguindo sempre na direcção supracitada, vae-se approximando das margens do Rio das Velhas.

No k. 877.543 é este rio transposto pela ponte "Dr. Paulo de Frontin", de 167^{m},00, junto da fóz do Curimatahy, cuja margem esquerda vae agora a linha subindo.

Estamos no municipio de Diamantina, districto de Buenopolis.

Cerca de oitocentos metros além desta ponte ficam as ruinas da extincta estacão *Eng.° Dutra* (*).

(*) Não é a unica estação inaugurada e baptizada com um nome proprio, para depois ser abandonada, extincta, sem que esse

No k. 878.628, a linha corta um affluente do Curimatahy (ponte de 11m,00). E passando pela parada do

Kilometro 882

corta ainda, antes de chegar á proxima estação, mais tres affluentes do rio citado, sendo o primeiro no k. 888.417 (ponte de 11m,00), o segundo no k. 890.955 (ponte de 21m,00) e o terceiro no k. 896.882 (ponte "Dr. Francisco Sá", de 22m,00), perto da estação

Francisco Sá — K. 897.231

Dr. Francisco Sá, que, como Ministro da Viação em 1910, bateu a primeira estaca do ramal e em igual funcção, em 1926, inaugurou a estação de Montes Claros.

Ha aqui uma linha circular (k. 897.023), de 991 metros de extensão e 167 de raio.

Prosegue o trem sempre á esquerda do Curimatahy e á vista da serra do Cabral, que se delineia ao norte. Outros affluentes do Curimatahy são transpostos nos ks. 899.655 - 8m,00; 901.564 - 16m,80; 903.190 - 21m,00; 905.615 - 4m,00; e 907.974 - 11m,30.

No k. 912.272 o trem transpõe uma ponte de 32m,10, sobre o ribeirão Malha d'Alta, chegando pouco depois a

Curimatahy — K. 914.800

Corrupç. de *corimatã-y*; rio dos corimatás.

A estação serve ao districto do mesmo nome, á cuja séde está ligada por estrada de automovel, que passa pelas povoações de Santa Barbara e Teixeira. Em territorio deste districto está situada a Lagôa Comprida.

Setecentos e quarenta metros além da estação o trem transpõe a ponte do Curimatahy, de 53m,70.

Depois desta ponte a linha se desenvolve pela vertente esquerda do Rio das Pedras.

Para os lados de noroéste notam-se ainda os contrafortes da serra do Cabral.

Guahyba — K. 918.746

Guá, baixa, valle; *ahyba*, ruim, imprestavel.

---

nome venha a figurar em outra estação, e entrando, portanto, aos poucos, na penumbra da indifferença, para por fim cahir, definitivamente, nas trevas do esquecimento.

Não deixa de ser um tanto ou quanto exquisito, o criterio.

Mas não é novo. Já nas civilizações antigas, na Persia, na Grecia, e mesmo em Roma, não raro, depois da celebração do proprio triumpho os heróes cahiam em desgraça e eram banidos.

E' velho, pois, o systema de homenagear para... *deshomenagear.*

Continuando sempre a subir o valle do Rio das Pedras, o trem atravessa a ponte do k. 926.812 (5^m,15) e chega a

Buenopolis — K. 929.276

Bueno-polis — cidade de Bueno. Coronel Julio Bueno Brandão, ex-Presidente do Estado de Minas.

Riachão, era o nome da localidade quando o engenheiro Pedro Dutra nella traçou, em plena matta (1912), ruas e praças, iniciando a construcção dos edificios para a Matriz e para a então 11ª Residencia. Hoje é séde do districto de Buenopolis e possue mais de 4.500 habitantes. Tanto póde a acção civilizadora da locomotiva!

Buenopolis é séde da 12ª Inspectoria de Linha.

Serve a povoação de Curimatahy (5 k. a suléste) e a de Burity, á noroéste.

A alguns kilometros de Buenopolis acha-se, no districto de Curimatahy, a fonte thermal Agua Quente.

Continuando a desenvolver-se pelo valle do Rio das Pedras, a linha corta um pequeno curso dagua (k. 929.922 — 5^m,15) e transpõe, na garganta do Cruzeiro, o divisor das aguas do Jequitahy e do Rio das Velhas, apanhando aguas do Embaiaçaia. Não longe da mencionada garganta fica a estação

Joaquim Felicio — K. 945.425

A primitiva "Tabúa", posteriormente "Embaiaçaia", tomou o nome do districto (6.000 m.) em cuja séde está localizada.

Estamos na bacia do Jequetahy e no valle do Embaiaçaia, tributario daquelle rio e cuja margem direita é, por breve trecho, tangida pela linha.

Transposta a ponte do Canna Brava (k. 948.674), de 20^m,00, o trem corta ainda o corrego Agua Bôa (pontilhão de 2^m,00 - k. 951.400) e o riacho dos Cavalhos (k. 953.610 - ponte de 10^m,75), antes de chegar á estação

Cattoni — K. 961.816

Appelido de uma tradicional familia oriunda do logar.

A estação serve ás povoações de Caiçára e Gamelleira, situadas ao norte; e á de Curral Novo, situada á léste.

Afastada já das margens do Embaiaçaia, que toma a direcção norte, a linha corta os corregos do Corredouro (k. 963.986 - ponte de 12^m,00) e das Lages (k. 972.830), passa por um pontilhão de 13^m,00 (k. 974.865), transpõe

a garganta do Cesario e os corregos Pindahyba e Sassuarana, seguindo a margem direita do Pindahyba, até

Bueno do Prado — K. 977.764

Primitiva "Caiçára". Manuel Franklin Bueno do Prado, Engenheiro da 6ª Divisão Provisoria, em 1904.

Proseguindo, o trem atravessa o rio Gamelleira (k. 972.230) sobre uma ponte de 30m,00, transpõe a garganta do Rodeador, corta um pequeno corrego e no k. 986.090 atravessa a ponte do Jequetahy, de 45m,00, entrando no municipio de Bocayuva.

Transposto, por fim (k. 987.019), o corrego da Olaria (ponte de 9m,00), chega o trem a

Eng.º Dolabella — K. 989.212

Primitiva "Jequetahy", depois "Camillo Prates". Ludgero Wandick Dolabella, autor dos primitivos estudos do traçado entre Corintho e Montes Claros e empreiteiro das obras do mesmo trecho.

A estação serve as usinas de assucar Malvina Dolabella e Maria Sophia, á distilaria de madeiras, e ás grandes serrarias da propriedade Granjas Reunidas; serve tambem ao districto de Barreiros (15 k. a noroéste) e ao de Olhos d'Agua, á léste e em cujo territorio está situada a Lagôa Comprida (*).

Cerca de cinco kilometros além da estação, fica a de

Granjas Reunidas — K. 994.000 (**)

Granjas reunidas, importantes estabelecimentos agricolas pertencentes á firma Dolabella Portella & Comp., Limitada.

(*) Não confundir com a do mesmo nome, já mencionada e que fica em territorio do districto de Curimatahy, do municipio de Diamantina.

(**) Com o fim de ligar a Central do Brasil á "Bahia e Minas", ha o projecto de fazer partir desta estação um sub-ramal que subindo o valle do Jequetahy e depois o do ribeirão Caatinga, passe pela séde das Granjas Reunidas do Norte e vá galgar a garganta das Perdizes, na serra Geral (cóta 840 — k. 60). Dahi, apanhando o valle do ribeirão Perdizes, a linha descerá até a confluencia deste com o ribeirão Ferreiros, que será acompanhado até o seu encontro com o ribeirão das Areias, por cujo valle se desenvolverá o traçado até as margens do Jequitinhonha.

Transposto este rio, no logar denominado Fazenda da Extrema, a linha seguirá em demanda do divisor das aguas do Jequitinhonha e do Arassuahy, apanhando então as cabeceiras do rio Piedade e descendo até as margens do Arassuahy, que tambem será transposto na cachoeira do Boqueirão. Dahi seguirá a linha até a cidade de Arassuahy, no k. 305, a contar do ponto de partida.

Proseguindo sempre pelas altas vertentes das aguas do Jequetahy, o trem sobe até a cóta 730 (k. 1.004), onde apanha as aguas do corrego Lavagem (*).

Eng.º Navarro — K. 1.014.740

Primitiva "Malhada do Meio". João do Nascimento Navarro, Engenheiro Residente, morto em um desastre entre Itatiaia e Barão Homem de Mello (linha de S. Paulo), em 1907.

Serve á povoação de Malhada do Meio.

Oitocentos metros depois da estação a linha corta o corrego Limoeiro (ponte de 4^m,40), e um pouco além o corrego Lavagem. Desenvolvendo-se pela bacia do Baixinho e passando pela garganta deste nome, vae apanhar aguas do riacho do Barro, seguindo em demanda da garganta da Estrada Real. Transposta esta, a linha contorna as cabeceiras do corrego Tabúa.

Ao norte avista-se a serra dos Fonsecas, ramificação da cordilheira do Espinhaço.

No k. 1.020.278 é cortado o rio Laranjeiras, por uma ponte de 10^m,00; transpostas as gargantas do Algodão e da Maria Preta, o trem atravessa (k. 1.038.018) o rio Cachoeira, por uma ponte de 41^m,90, e passando ainda pela garganta do Jatobázinho, desce pelo valle do Angicos, em cuja margem esquerda fica a estação

BOCAYUVA

Rio	1.045 k. 395
B. Horizonte	469 k. 428
Altitude	662 m. 000

Bocayuva — o mesmo que *Macaúba, macahyba, bacahyba*: palmeira. (*Acrocomia sclerocarpa. Martius.*)

A estação está situada na cidade de Bocayuva, cujo nome representa uma homenagem ao General Quintino Bocayuva, por ter este conseguido a transferencia da séde da villa, de Jequetahy, onde era localizada, para o actual sitio em que se encontra a cidade.

A primitiva povoação de Bomfim de Montes Claros, depois Villa Nova de Jequetahy (14 de novembro de 1873)

(*) No k. 1.000 foi projectada, quando se construiu a linha, uma estação que se chamaria "Centenario".

e actual cidade de Bocayuva, possue 2.800 predios, 1 avenida, 18 ruas, 10 travessas e 4 praças.

Tem 11 escolas primarias e 1 instituto de assistencia. E' abastecida por um sortido mercado e possue matadouro.

Conta 4 egrejas.

Está situada ás margens do Guavinipan, affluente do Jequetahy.

Bocayuva é séde de um destacamento de machinas.

POPULAÇÃO — 37.800 h. — Da séde, 21.800.

SUPERFICIE — 6.479 km².

DISTRICTOS — Bocayuva; Olhos d'Agua (60 k.); Terra Branca (88 k.); Barreiros (72 k.) e Tayobas.

POVOAÇÕES — *Bocayuva*: Bom Successo, 20 — Carne Secca, 24 — Malhada do Meio, 30 — Morrinhos, 6 — Rio das Pedras, 30 — Santa Clara, 18 — Santa Rosa, 30 — Sitio, 40 — Tatú, 2 — Tolda, 20 e Vaquejada, 12. *Olhos d'Agua*: Barreiro, 6 — Bom Jardim, 18 — Duas Barras, 36 — Estrellas, 18 — Jardim, 30 e Santa Maria, 3. *Terra Branca*: Macahúbas, 20 — Machados, 24 — Santa Cruz, 18 — São João, 6. *Barreiros*: Burity Grande, 18 — Cabral, 30 — Carrapato, 18 e Espirito Santo, 18.

LIMITES — Diamantina, 163; Itamarandiba; Grão Mogol (*), 180; Montes Claros, 60; Inconfidencia, 108 e Pirapóra, 184.

RIOS — O Jequetahy, o Lages, o Ferreiro, todos formando cachoeiras, das quaes é mais importante a do Cachoeirão (1.200 cvs.), no Jequetahy. O municipio é regado por innumeros outros pequenos cursos dagua, entre elles os rios S. Lamberto e Guavinipan.

SERRAS — A dos Fonsecas.

CLIMA — Salubre, com a temperatura média de 20°,6.

PRODUCÇÃO — O municipio, que possue jazidas de diamantes, ouro e crystal de rocha, é rico em mattas e conta 361 estabelecimentos agricolas, produzindo abundantemente o algodão, o amendoim, o arroz, a canna e a mandioca.

(*) No municipio de Grão Mogol, districto de Crystalia, existe um tunnel natural (Gruta do Cascalhão), com cerca de 2 k. de extensão, podendo ser atravessado de um a outro lado. Possue varias e interessantes galerias, com a temperatura sensivelmente variada de uma para outra.

Conta 9.000 pés de café. As suas industrias se desenvolvem em torno da pecuaria (95.000 cabeças de gado), da extracção de madeiras, da fabricação do assucar, da aguardente e dos lacticinios. Exporta toucinho, couros, algodão, fumo, batatas, tecidos, madeiras, tijolos, telhas, etc. Preço das terras: 18$. o hectare.

VIAÇÃO — A Central possue seis estações no municipio, cujo territorio é percorrido por cerca de 300 k. de estradas de rodagem.

* * *

Partindo de Bocayuva, o trem transpõe, setecentos e vinte metros depois da estação, o corrego Angicos (ponte de 20^{m},00) e logo em seguida corta o corrego Macahúbas (ponte de 10^{m},00).

Os corregos Jacarézinho (k. 1.052.750) e Genipapeiro (k. 1.054.424) são tambem transpostos por pontilhões de 3^{m},00 cada um.

Antes de passar pela vargem do Limoeiro, a linha corta ainda o riacho do Barro; o trem sobe, afim de attingir a garganta do Traçadal (altitude 739^{m},000), formada por contrafortes da serra dos Veados, que se descortina a noroéste.

Camillo Prates — K. 1.056.834

Primitiva "Engenheiro Dolabella". Camillo Prates, politico mineiro.

Depois de cortado o corrego Traçadal por uma ponte de 10^{m},00 (k. 1.057.750) é por fim transposta a garganta referida, passando o trem da bacia do Jequetahy para a do Verde Grande (*).

Apanhando agora as aguas do Verde Grande, attingido pela linha nas suas origens, o trem vae descendo as altas vertentes deste rio.

(*) Rio Verde Grande — Nasce no planalto do Mocotó, municipio de Montes Claros, districto da séde.

Nas direcções S-N e L-O e com 495 k. banha os municipios de Montes Claros, Brasilia, Grão Mogol, Tremedal, Januaria e serve de divisa entre os Estados de Minas e Bahia, desde o arraial da Caatinga (bahiano) até ao porto de Melancias (tambem bahiano), situado na sua fóz.

São seus principaes tributarios: Juramento, Vacca Brava, Canna Brava, ribeirão S. Domingos, ribeirão das Mamonas, rio Gorutuba e Rio Verde Pequeno, na margem direita; rio Serra, ribeirão do Ouro e rio Arapoim, na esquerda.

Cortado o corrego Mucambinho, por um pontilhão de $8^m,00$ (k. 1.071.885), desce ainda o trem, transpondo o Rio Verde e chegando a

Pires e Albuquerque — K. 1.073.894

Primitiva "Rio Verde". Engº. Manuel Pires de Carvalho e Albuquerque, Sub-Director interino da 6ª Divisão ao tempo da inauguração do trecho que vamos percorrendo.

Esta estação serve ao districto de Itacambira, (*) do visinho municipio de Grão Mogol.

Depois da estação o trem córta o corrego Vargem Alegre (k. 1.075.950) por um pontilhão de $3^m,70$. No k. 1.076.690, atravessa o corrego Brejinho (pontilhão de $3^m,70$); e tomando a direcção noroéste, rodeia as fraldas orientaes da serra dos Veados.

No k. 1.086.692 é transposta uma ponte de $12^m,00$, sobre o Rio das Pedras; logo além, fica a estação

Juramento — K. 1.086.955

Toma o nome do rico e prospero districto a que serve e cuja séde está situada 18 k. á léste.

Depois de Juramento é ainda o Rio Verde atravessado (k. 1.087.110) por uma ponte de $32^m,00$, entrando o trem no municipio de Montes Claros.

No k. 1.088.010, é transposto o rio Barreiro d'Anta (ponte de $11^m,70$) cujo valle vae a linha seguindo até a garganta do Boqueirão (cóta 739).

Antonio Olyntho — K. 1.106.357

Antonio Olyntho dos Santos Pires, que, como Ministro da pasta respectiva, prestou grandes serviços á viação ferrea nacional.

Deixando a estação, a linha apanha aguas do rio Cruzeiro, que afinal é transposto por uma ponte de $10^m,00$ (k. 1.107.404) e, novamente na sua direcção geral de nordéste, vae buscar a garganta dos Paus Pretos, divisor das

---

(*) *Ita,* pedra, *cāa,* matto; *bir,* pontudo — pedra pontuda que sáe do matto. A serra de Itacambira relembra a Lagôa de Vupabuçú, em cujas margens pretendia Fernão Dias encontrar os socavões de Marcos Azeredo, recheados de esmeraldas (1781). A povoação de Itacambira foi fundada nessa época para servir de celleiro e de guarnição do districto das esmeraldas.

aguas dos rios Cruzeiro e Vieira, rio este em cuja margem direita está situada a estação de

MONTES CLAROS

Rio	1.115 k. 863
B. Horizonte	539 k. 896
Altitude	638 m. 000

Um nucleo de população em torno da fazenda Mucambinho, originou a villa (1831) e depois (1859) cidade de Montes Claros, primitivamente arraial de Formigas, fundado pelo Capitão Antonio Gonçalves Figueira, cunhado do Tenente General Mathias Cardoso de Almeida.

Construida em vasta planicie, a cidade apresenta um aspecto colonial que contrasta vivamente com o bulicio da sua grande actividade commercial.

O facto social da abolição teve em Montes Claros uma das suas paginas mais brilhantes; a creação e a efficiencia da Sociedade Beneficente Emancipadora, cujos fructos começaram pela carta de alforria concedida á escrava Carolina, a 14 de fevereiro de 1887, conforme documento da epoca.

Tem luz e força electrica, mercado, telephonia, 4 jornaes periodicos, theatro, cinema, 20 escolas primarias, Escola Normal, Agencia Bancaria, Posto Meteorologico e hospital.

Conta 3.800 predios, 2 avenidas, 27 ruas, 10 travessas e 9 praças. Possue além da Matriz, 4 egrejas.

E' séde de Bispado.

POPULAÇÃO — 68.480 h. — Da séde, 32.349.

SUPERFICIE — 7.557 km².

DISTRICTOS — Montes Claros; Morrinhos (30 k.); Juramento (52 k.) e Bella Vista (50 k.).

POVOAÇÕES — *Montes Claros*; Bairro dos Bois, 3 — Burity, 21 — Cedro, 6 — Guiné, 15 — Morro Vermelho, 36 — Rio do Fogo, 21 — Rebentão, 19 — Salto, 24 — S. Geraldo, 9 — Vereda, 33 e Vieira, 12. *Morrinhos*: Barreiros, 24 — Bom Sucesso, 12 — Graça, 60 — Santa Rosa, 30 — Veados, 6 e Vista Alegre, 30. *Bella Vista*: Ermidinha, 24 — Patys. 30 e S. Bento, 21.

LIMITES — Inconfidencia, 72; Bocayuva, 60; Grão Mogol, 144; Brejo das Almas, 45 e Brasilia, 108.

RIOS — O Cedro, o Vieira, o Verde Grande, o Juramento, o Saracura, o Pacuhy e grande quantidade de outros cursos d'agua.

A cachoeira do Theodosio, (650 cvs.) no rio Saracura, é a mais importante das cinco cachoeiras do municipio, em cujo territorio existem tambem doze grandes lagôas; entre estas a de João Ferro, que fica a 6 k. da cidade.

SERRAS — Boqueirão, Lazan, Comprida, S. Domingos, Santa Maria e Espigão do Salitre.

CLIMA — Bom, com a temp. méd. de 23°,5.

PRODUCÇÃO — Mattas, calcareos, mica, salitre, chumbo, são as riquezas naturaes do municipio, que produz algodão, canna, mandioca, fumo e arroz. Conta 1.410 estabelecimentos agricolas. Possue grande criação de gado (191.000 cabeças) e tem engenhos de assucar, de aguardente, de algodão, além de cortume e de fabrica de tecidos. Preço das terras: 18$. o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é cortado por cerca de 450 kilometros de estradas de rodagem que se vão, rapidamente, adaptando ao transito de automoveis.

E finaliza aqui, por emquanto, o ramal de Montes Claros,

RAMAL DE MONTES CLAROS

Indice alphabetico e historico das estações

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Bello Valle	Centro	531	812	184
Beltrão	Centro	895	1.177	170
Bemfica	Centro	289	571	115
Benjamin Jacob	Centro	618	900	153
Benjamin Jacob	Centro	523	806	184
Bias Fortes	Centro	395	677	129
Bicas	Centro	606	889	151
Bifurcação	Centro	65	434	80
Bôa Sorte	Piranga	341	622	325
Bôa Vista	Centro	178	460	97
Bôa Vista	S. Paulo	217	282	247
Bocaina	Centro	492	774	137
Bocayuva	M. Claros	1.046	1.318	377
Bom Jesus	S. Paulo	416	84	278
Bom Destino	Piranga	347	628	326
Bom Retiro	Ponte Nova	616	899	344
Braz Cubas	S. Paulo	454	45	284
Brumadinho	Centro	580	862	183
Buarque de Macedo	Centro	450	721	132
Bueno do Prado	M. Claros	978	1.250	376
Buenopolis	M. Claros	930	1.212	375
Bulhões	S. Paulo	183	317	243
Buritys	Centro	977	1.259	171
Burnier	Centro	498	780	137
Cabangú	Centro	342	624	121
Cabuçú	Austin	50	460	233
Caçapava	S. Paulo	355	133	270

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Cachamby	Centro	10	489	70
Cachoeira	S. Paulo	266	233	253
Cachoeira	Santa Barbara.	735	1.018	363
Cachoeira Grande	Centro	649	931	156
Cachópa	Centro	830	1.112	168
Caetano Furquim	Centro	548	930	205
Caetano Furquim	Centro	129	411	92
Caeté	Santa Barbara.	608	890	353
Cafundó	Bananal	165	352	304
Caiçara	M. Claros	978	1.250	376
Calafate	Centro	635	918	193
Calmon Vianna	S. Paulo	465	35	285
Camapuam	Centro	505	787	181
Camillo Prates	M. Claros	1.057	1.342	379
Camillo Prates	M. Claros	990	1.273	376
Campinho	Campinho	18	481	72
Campo	Centro	000	500	14
Campo Alegre	Piranga	333	614	324
Campo Bello	S. Paulo	204	296	246
Campo Grande	Angra	42	496	214
Cannas	S. Paulo	273	226	255
Capitão Eduardo	Centro	602	884	151
Caramujos	Centro	57	442	78
Carandahy	Centro	420	702	129
Carioca	Centro	540	822	186
Carlos Campos	S. Paulo	491	8	287
Carlos Niemeyer	Centro	166	448	95

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Carvalho de Almeida..........	Centro........	715	997	162
Carvalho Araujo...............	S. Paulo......	475	24	286
Carvalho de Britto............	Centro........	653	935	206
Casal........................	Centro........	160	441	96
Cascadura....................	Centro........	16	484	71
Cattoni......................	M. Claros....	962	1.244	375
Cedofeita....................	Centro........	257	539	107
Centenario..................	M. Claros....	1.000	1.282	377
Central.....................	Centro........	000	500	14
Cesar de Souza...............	S. Paulo.....	445	54	281
Chacrinha..................	Centro........	523	805	184
Chapeu d'Uvas................	Centro........	304	586	116
Christiano Ottoni.............	Centro........	439	712	131
Chrockatt....................	Centro........	492	774	137
Commendador Ermelino.......	Tieté.........	487	16	314
Commercio..................	Centro........	147	429	95
Concordia..................	Centro........	143	425	95
Congonhas..................	Centro........	483	765	137
Congonhas do Campo.........	Centro........	487	769	179
Conselheiro Matta............	Diamantina....	937	1.219	358
Contria......................	Centro........	876	1.157	170
Coqueiros..................	Angra.........	36	490	214
Côrte......................	Centro........	000	500	14
Cordisburgo..................	Centro........	744	1.026	164
Corintho.....................	Centro........	853	1.134	168
Corôa Grande................	Angra.........	76	530	223
Coronel Barreiros............	Piquete.......	292	229	310

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Coronel Magalhães Bastos.....	Angra........	26	482	211
Cotegype........................	Centro........	246	528	105
Crasto	Ponte Nova...	512	894	344
Creosotagem.....................	Centro........	282	564	115
Cruzeiro	S. Paulo......	253	246	251
Cupertino........................	Centro........	15	484	71
Curimatahy	M. Claros....	915	1.197	374
Curralinho........................	Centro........	853	1.134	168
Curvello........................	Centro........	798	1.080	166
Cuyabá........................	Santa Barbara.	593	874	351
Derby Club.....................	Centro........	5	494	70
Deposito de Palmyra...........	Centro........	332	603	117
Deodoro	Centro........	23	476	73
Demetrio Ribeiro...............	Centro........	122	404	92
Desengano........................	Centro........	133	414	93
Desvio do Matadouro...........	Centro........	642	925	204
Desvio da Pedreira.............	S. Paulo.....	233	258	250
Diamantina.....................	Diamantina....	1.000	1.282	370
Dias Tavares.....................	Centro........	294	576	116
Divisa........................	S. Paulo.....	173	327	242
Dom Bosco......................	Ponte Nova...	508	790	332
Dom Bosco.....................	Ponte Nova...	515	797	332
Dom Pedro 2º..................	Centro........	000	499	69
Dom Silverio.....................	Ponte Nova...	567	849	343
Dona Clara.....................	Campinho.....	18	481	72
Dr. Frontin.....................	Centro........	15	484	71
Dr. Joaquim Murtinho..........	Centro........	478	760	136

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Dr. Lund......................	Centro........	643	925	155
Dr. Sá Fortes.................	Centro..... .	369	650	123
Edgard Werneck..............	Ponte Nova...	594	877	343
Ellison........................	Centro.	69	430	81
Embaiaçaia...................	M. Claros....	946	1.229	375
Embaú.........................	S. Paulo......	260	239	253
Encantado.....................	Centro........	13	486	71
Engº. Araripe.................	Austin........	60	470	233
Engº. Arthur Alvim............	S. Paulo......	484	15	285
Engº. Bianor..................	S. Paulo......	222	276	248
Engº. Caetano Lopes..........	Centro........	499	781	180
Engº. Corrêa..................	Centro........	510	792	139
Engº. Dolabella...............	M. Claros....	990	1.273	376
Engº. Dolabella..............	M. Claros....	1.057	1.342	379
Engº. Dutra..................	M. Claros....	870	1.152	373
Engº. Feio....................	Tieté..........	474	30	314
Engº. Goulart.................	Tieté..........	491	12	315
Engº. Heitor Lyra.............	Austin........	69	479	234
Engº. Junqueira...............	Augra	99	553	227
Engº. M. Guimarães...........	S. Paulo......	385	113	273
Engº. Navarro.................	M. Claros....	1.015	1.296	377
Engº. Navarro................	Lima Duarte..	312	595	318
Engº. Neiva...................	S. Paulo......	288	211	257
Engº. Neiva..................	Centro........	29	470	74
Engº. Neiva..................	S. Paulo......	116	383	237
Engº. Neri Ferreira...........	Centro........	92	408	85
Engº. Passos..................	S. Paulo......	217	282	247

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Engº. Recemvindo..............	Centro........	331	613	121
Engº. Sá e Silva..............	S. Paulo......	359	140	270
Engº. S. Paulo...............	S. Paulo......	497	2	287
Engº. Trindade................	Tieté.........	495	8	315
Engº. Trindade...............	Angra.........	46	501	216
Engenho de Dentro............	Centro........	12	487	70
Engenho Novo.................	Centro........	9	490	70
Entre Rios....................	Centro........	198	480	99
Entroncamento...............	Santa Barbara.	753	1.036	364
Escriptorio Urbano...........	S. Paulo......	500	000	69
Esperança.....................	Centro........	528	810	141
Espirito Santo...............	Centro........	239	522	105
Estação Alfandega...........	Centro........	000	499	69
Estrella do Norte............	Piquete.......	299	237	312
Eugenio de Mello.............	S. Paulo......	377	123	272
Ewbank.......................	Centro.......	311	592	117
Fecho do Funil...............	Centro........	587	478	188
Felippe dos Santos...........	Ponte Nova...	616	898	344
Fernandes Pinheiro..........	Centro........	205	487	101
Ferraz de Vasconcellos........	S. Paulo......	468	31	295
Floralia......................	Santa Barbara.	681	954	350
Floriano.....................	S. Paulo......	173	327	242
Francisco Bernardino.........	Centro........	279	562	115
Francisco Ramos.............	Piquete.......	294	331	310
Francisco Sá................	M. Claros.....	898	1.180	374
Frederico Lage..............	Centro........	294	576	116
Freitas......................	Centro........	648	930	205

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Furquim..........................	Ponte Nova...	594	877	343
Gagé..........................	Centro........	474	756	136
Gambôa..........................	Maritima.......	2	501	403
Gameileira..........................	Centro.........	634	916	193
Gaya..........................	Centro........	561	843	143
Gaya..........................	Santa Barbara.	586	868	349
General Carneiro..............	Centro........	591	873	150
General Mendes de Moraes....	Piquete.......	300	238	312
Gloria..........................	Bananal	174	359	304
Gongo Socco.	Santa Barbara.	634	902	356
Gorceix..........................	Santa Barbara.	604	887	352
Gouvêa..........................	Diamantina ...	973	1.256	369
Granjas Reunidas..............	M. Claros.....	972	1.260	376
Guahyba..........................	M. Claros.....	919	1.201	374
Guararema..........................	S. Paulo......	426	73	279
Guaratinguetá..................	S. Paulo......	294	205	257
Guayaúna..........................	S. Paulo......	492	7	287
Guayó..........................	S. Paulo......	463	36	285
Guedes da Costa..............	Centro........	65	434	80
Guinda..........................	Diamantina ...	989	1.271	369
Gustavo da Silveira...........	Centro..........	788	1.069	165
Hargreaves..........................	Ponte Nova...	515	797	332
Hargreaves..........................	Ponte Nova...	508	790	332
Harmonia..........................	Bananal	161	346	303
Herculano Penna..............	Centro.........	425	707	131
Hermillo Alves................	Centro........	411	[illegible]	129
Honorio Bicalho..............	Centro.........	561	843	143

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Horta Velha.....................	Centro........	543	925	155
Horto Florestal...................	Centro........	545	928	205
Hospital........................	Centro........	729	1.011	163
Humberto Antunes..................	Centro........	90	410	85
Humberto Antunes................	Centro........	40	459	77
Ibiretê...........................	Centro........	613	895	190
Ibicuhy...........................	Angra.........	96	550	226
Igrejinha.........................	Lima Duarte...	296	578	318
Imperial........................	Centro........	4	495	70
Independencia.....................	Centro........	1.008	1.290	176
Inhoahyba.........................	Angra.........	40	503	216
Inspector Octalicio...............	S. Paulo......	233	258	250
Intermediaria...................	Centro........	10	489	403
Itá...............................	Ponte Nova...	628	911	344
Itabira do Campo................	Centro........	524	806	139
Itabirito.........................	Centro........	524	806	139
Itacolomy.......................	Ponte Nova...	544	826	339
Itacurussá........................	Angra.........	82	536	224
Itaguahy..........................	Angra.........	66	520	221
Itahym............................	Tieté.........	478	25	314
Itajurú...........................	Santa Barbara.	694	977	360
Itaquaquecetuba...................	Tieté.........	471	32	313
Itaquera..........................	S. Paulo......	481	19	285
Itatiaia..........................	S. Paulo......	212	288	247
Jacaré............................	Centro........	592	824	189
Jacarehy..........................	S. Paulo......	407	92	276
Jatobá............................	Centro........	620	902	192

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Jequetahy......................	M. Claros.....	990	1.271	376
João Ayres.....................	Centro........	352	634	123
João Gomes....................	Centro........	325	606	118
João Pinheiro...................	Santa Barbara.	600	883	352
João Ribeiro....................	Centro........	505	787	181
João Vasconcellos...............	Santa Barbara.	620	902	355
Joaquim Felicio.................	M. Claros.....	946	1.228	375
José Bonifacio..................	Piranga.......	368	650	327
Jubileu.......................	Centro........	478	760	136
Juiz de Fóra....................	Centro........	276	558	110
Juparanã........................	Centro........	133	414	93
Juramento.......................	M. Claros.....	1.089	1.372	380
Kilometro 392...................	Centro........	392	674	128
Kilometro 882...................	M. Claros.....	882	1.165	374
Kosmos.	Angra.........	48	503	217
Lafayette.......................	Centro........	463	745	132
Lageado.......................	S. Paulo......	475	24	286
Lages...........................	Paracamby....	68	443	80
Lassance........................	Centro........	919	1.201	171
Lauro Müller....................	Centro........	3	496	70
Lavras Velhas...................	Ponte Nova...	583	866	343
Lavrinhas.......................	S. Paulo......	246	253	251
Leprosario......................	Centro........	595	677	189
Lima Duarte.....................	Lima Duarte...	341	623	320
Limeira.......................	Piquete.......	300	240	312
Limoeiro........................	S. Paulo......	400	99	275
Limoeiro........................	Diamantina....	900	1.183	368

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Livramento	Piranga	351	632	326
Lobo Leite	Centro	483	765	137
Lorena	S. Paulo	281	218	255
Ludovino Martins	Centro	289	571	115
Luis Carlos	S. Paulo	433	57	280
Luis de Paula	S. Paulo	118	381	237
Macacos	Santa Barbara	727	1.010	363
Madureira	Centro	17	482	72
Malhada do Meio	M. Claros	1.015	1.296	377
Manejo	Lima Duarte	313	614	319
Manga	Santa Barbara	669	952	360
Mangaratiba	Angra	104	558	227
Mangueira	Centro	5	494	70
Manuel Balbino	Lima Duarte	294	576	318
Mantiqueira	Centro	338	619	121
Maquiné	Centro	765	1.047	165
Marechal Faria	Piquete	288	248	310
Marechal Hermes	Centro	21	478	73
Márechal Jardim	S. Paulo	198	301	246
Marianna	Ponte Nova	558	840	340
Mariano Procopio	Centro	278	560	114
Marinhos	Centro	554	836	187
Mario Bello	Centro	72	438	81
Maritima	Maritima	2	501	69
Martins Costa	Centro	97	402	86
Marzagão	Centro	593	875	205
Mascarenhas	Centro	770	1.052	165

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Norte	S. Paulo	490	000	287
Norte Cargas	S. Paulo	497	2	287
Nova Granja	Centro	633	915	154
Nova Iguassú	Centro	36	464	75
Novaes	Piquete	294	333	310
Novaes	Bananal	—	—	304
Olinda	Centro	28	472	403
Oliveira Botelho	S. Paulo	180	311	243
Oliveira Fortes	Piranga	351	632	326
Oriente	Centro	72	428	81
Orvalho	Lima Duarte	324	607	319
Osorio de Almeida	Centro	830	1.112	168
Oswaldo Cruz	Centro	10	480	72
Ottoni	Centro	49	450	77
Ottoni	Centro	90	409	85
Ouro Preto	Ponte Nova	541	823	334
Paciencia	Angra	50	504	217
Paiva	Piranga	361	643	327
Palmeiras	Centro	83	417	82
Palmyra	Centro	325	605	118
Paracamby	Paracamby	71	445	80
Parada Lima Duarte	Lima Duarte	339	622	319
Parada do Mello	Centro	138	420	94
Parada de Mendes	Centro	92	407	85
Parada do Prado	Angra	56	532	220
Parada 1ª	S. Paulo	498	2	287
Parada 2ª	S. Paulo	497	3	287

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Parada 3ª.....................	S. Paulo......	497	3	287
Parada 4ª.....................	S. Paulo......	495	5	287
Parada 5ª.....................	S. Paulo......	494	6	287
Parahyba do Sul..............	Centro........	188	469	97
Parahybuna..................	Centro........	226	508	103
Passa Vinte..................	S. Paulo......	173	327	242
Passagem....................	Ponte Nova...	548	830	340
Paty........................	Centro........	171	454	95
Paulo de Frontin..............	Centro........	86	414	82
Paz.........................	Centro........	559	941	157
Pecuaria....................	Centro........	282	564	115
Pedra do Sino	Centro........	430	712	131
Pedro Leopoldo...............	Centro........	549	930	156
Penha.......................	Penha........	493	7	287
Penido.......................	Lima Duarte..	304	586	318
Peripery.....................	Centro........	661	943	158
Picão.......................	Centro........	812	1.094	168
Piedade......................	Centro........	14	485	71
Pindamonhangaba.............	S. Paulo......	326	173	263
Pindahyba....................	Centro........	770	1.052	165
Pinheiro.....................	S. Paulo......	131	369	237
Piquete......................	Piquete.......	298	238	311
Pirapóra.....................	Centro........	1.006	1.288	172
Pires e Albuquerque..........	M. Claros....	1.073	1.356	380
Poá..........................	S. Paulo......	466	33	285
Pombal.......................	S. Paulo......	165	334	242
Pompeu.......................	Santa Barbara.	590	872	351

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Riacho Fundo	Centro	770	1.052	165
Riacho das Varas	Diamantina	937	1.219	368
Riachuelo	Centro	8	491	70
Rialto	Bananal	169	355	304
Ribeira	Angra	101	458	227
Ribeirão	Ponte Nova	640	907	345
Ribeirão do Carmo	Ponte Nova	579	861	343
Ribeirão da Matta	Centro	621	902	153
Ricardo de Albuquerque	Centro	25	474	74
Rio Acima	Centro	551	833	143
Rio das Mortes	Centro	129	411	92
Rio Novo	Centro	278	560	114
Rio das Pedras	Centro	19	480	72
Rio Pinho	Piranga	335	617	325
Rio Piracicaba	Santa Barbara	702	985	361
Rio das Velhas	Centro	611	893	152
Rio S. Pedro	Centro	57	442	78
Rio Verde	M. Claros	1.074	1.357	330
Roça do Brejo	Diamantina	875	757	367
Roça Grande	Centro	586	868	150
Rocha	Centro	7	492	70
Rocha Dias	Centro	345	627	122
Rodeador	Diamantina	921	1.203	368
Rodeio	Centro	86	414	82
Rodrigo Silva	Ponte Nova	521	803	333
Rodrigues Alves	Piquete	298	238	311
Roseira	S. Paulo	309	190	263

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Sabará..........................	Centro........	583	865	148
Sabaúna.........................	S. Paulo......	437	62	280
Sahy..........................	Angra.........	92	546	225
Sampaio.........................	Centro........	8	491	70
Sanatorio.......................	Centro........	380	662	128
Sant'Anna.......................	Centro........	103	396	86
Santa Amelia....................	Piranga.......	375	657	327
Santa Barbara...................	Santa Barbara.	659	941	357
Santa Cecilia...................	S. Paulo......	113	387	237
Santa Cruz......................	Angra.........	55	509	218
Santa Luzia.....................	Centro........	611	893	152
Santa Luzia...................	S. Paulo......	371	128	272
Santissimo......................	Angra.........	36	490	214
Santo Angelo....................	S. Paulo......	457	43	285
Santo Antonio...................	Bananal.......	168	348	303
Santo Hyppolito.................	Diamantina....	892	1.174	367
Santos Dumont...................	Centro........	325	606	117
Santos Dumont.................	Centro........	342	624	121
São Bento.......................	Santa Barbara.	653	935	357
São Caetano...................	Ponte Nova....	579	861	343
São Christovão..................	Centro........	4	595	70
São Diogo.......................	Centro........	2	497	69
São Francisco Xavier............	Centro........	6	493	70
São José dos Campos.............	S. Paulo......	389	110	273
São José da Lagôa...............	Santa Barbara.	745	1.028	363
São Julião....................	Centro........	498	780	137
São Miguel......................	Tieté.........	482	18	314

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
São Miguel....................	S. Paulo......	482	18	286
São Sebastião.................	Ponte Nova...	567	849	343
São Silvestre.................	S. Paulo......	421	79	278
Sapopemba....................	Centro........	23	476	73
Sarzedo........................	Centro........	602	884	189
Saudade........................	S. Paulo......	157	343	242
Scheid..........................	Centro........	78	421	81
Sebastião de Lacerda..........	Centro........	122	405	92
Sebastião de Lacerda..........	Centro........	147	429	95
Senador Camará..............	Angra.........	34	488	214
Senador Vasconcellos..........	Angra.........	40	495	214
Sergio de Macedo.............	Centro........	318	601	117
Serra...........................	Centro........	76	423	81
Serra da Moeda...............	Centro........	515	797	183
Serraria........................	Centro........	213	494	102
Sete Lagôas...................	Centro........	685	967	159
Setembrino....................	Centro........	286	568	115
Siderurgica....................	Santa Barbara.	587	869	350
Silva Freire...................	Centro........	10	489	70
Silva Xavier..................	Centro........	706	988	162
Sitio...........................	Centro........	364	645	123
Sobragy.......................	Centro........	239	521	105
Souza Aguiar..................	Centro........	218	499	102
Souza Noschese..............	Centro........	585	867	183
Suruby.........................	S. Paulo......	189	311	243
Suzano........................	S. Paulo......	462	37	285
Tabócas......................	Centro........	715	997	162

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Vieira Cortez..................	Centro........	178	460	97
Villa Mathilde.................	S. Paulo......	489	10	287
Villa Militar..................	Angra.........	25	479	211
Villa Queimada.................	S. Paulo......	237	262	250
Visconde de Caeté..............	Santa Barbara.	606	890	353
Vista Alegre...................	Bananal.......	182	369	305
Volta Redonda..................	S Paulo.......	145	355	239
Wenceslâu Braz.................	Centro........	693	975	162
Wenceslâu Braz...............	Piquete.......	299	239	312
Ypiranga.......................	Centro........	116	398	91

O grypho indica os nomes substituidos ou supprimidos.

NOTA — Em 3 de outubro de 1934, quando quasi todo o volume já estava composto, foi aberta ao trafego, no k. 27.718, uma parada que começou a funccionar com o nome *Olinda*. Em consequencia da praxe que já conhecemos (pag. 162), é bem possivel que, quando este livro entrar em circulação, a nuper-nascida já tenha sido baptisada com outro nome, e chrismada com um terceiro. "Gambôa", com 60 annos de idade, e "Intermediaria" contando apenas mezes, passaram, respectivamente, a *Maritima* e *Silva Freire*.

Que se lhe ha de fazer?

INDICE

CAPITULO I

A CENTRAL DO BRASIL

CAPITULO II

A LINHA DO CENTRO

CAPITULO III

OS RAMAES

PLANTAS

Apreciações da Imprensa e Pareceres sobre o presente trabalho

O Dr. Max Vasconcellos acaba de dar a lume, editado pelo Sr. Alberto P. dos Santos, o 2º volume de uma obra interessante —"Vias Brasileiras de Communicação".

O trabalho de agora, com 400 paginas, cheio de lindas gravuras, excellentes diagrammas, bons mappas, comprehende a linha do Centro e ramaes respectivos.

Em estylo muito elegante o Dr. Max Vasconcellos, que maneja bem o vernaculo, consegue, por muitas vezes, impressionar de tal fórma quem o lê, como se o leitor tivesse diante de si uma photographia.

Ha etymologia explicada, dados historicos excellentes, descripções geographicas perfeitas.

Os municipios fluminenses e mineiros, que a Linha do Centro percorre, são estudados á luz de um criterio feliz, opportuno, completo.

Felicitamos o Dr. Vasconcellos, pela superioridade com que organizou o trabalho sobre a linha do Centro, e respectivos ramaes.

(D'*O Imparcial,* de 19 de Junho de 1927).

* * *

O Sr. Max Vasconcellos, que está fazendo um trabalho paciente e meticuloso sobre as nossas vias de communicação, acaba de publicar o segundo volume, referente á Central do Brasil, linha do centro e ramaes. E' um volume de quatrocentas paginas, impresso em excellente papel e contendo grande numero de mappas, diagrammas e perfis, além de clichés, com vistas de varias localidades, que ficam á margem da estrada de ferro, nos trechos de que se occupa, particularmente, esse volume.

Producto de longo esforço, de trabalhosa investigação e viagens penosas, afim de colher "in-loco" a impressão exacta para fornecer a informação honesta, o livro do Sr. Max Vasconcellos é um trabalho precioso, sobretudo para as pessoas que viajam, e terão, com o seu auxilio, perfeita segurança a respeito da região a percorrer.

O volume contém, realmente, informações detalhadas, sobre cada cidade, ennumerando os hoteis porventura existentes, a superficie e população exactas, os districtos em que se divide, a altitude, as povoações que a circumdam, os limites, clima, produção e viação, de modo a permittir um juizo verdadeiro sobre a importancia do logar, sem esquecer as curiosidades porventura existentes.

O trabalho do Sr. Max. de Vasconcellos é, pois, um repositorio de informações de valor, que prestarão um serviço indiscutivel a todos os que desejam conhecer as regiões cortadas pelas linhas da Central e outras vias brasileiras de communicações.

(D'*A Noticia,* de 21 de Junho de 1927).

* * *

Temos presente o 2° volume do trabalho de informações uteis a que se vem dedicando o Dr. Max Vasconcellos.

As publicações desse genero exigem, mais do que parece á primeira vista, qualidades especiaes de quem se abalança a emprehendel-as. Entre ellas, a segurança nos informes, a clareza na expressão concisa, o conhecimento directo do assumpto. Ora, o livro do Sr. Max Vasconcellos satisfaz essas condições.

Sendo a Central do Brasil a nossa primeira via-ferrea, interessando os grandes Estados mais visitados pelo estrangeiro, é de interesse geral o conhecimento das localidades por ella percorrida e demais dados uteis ao viajante curioso ou movido por espirito de utilidade commercial.

Este livro descreve a Linha do Centro, a Linha Tronco da Estrada com todas as minudencias proveitosas.

O trabalho do autor foi fatigante. Mas, deante da sua obra, nenhuma consciencia realmente digna deste nome, poderá negar as inestimaveis vantagens que trouxe á propaganda do paiz no que se refere a uma das suas extensões mais progressistas.

(D'*A Patria,* de 22 de Junho de 1927).

* * *

A historia rodoviaria do Brasil... eis uma interessante e grave materia, que desafia o engenho dos doutos, dos competentes, uma vez que nella se resume a nossa mesma civilização, o necessario embasamento da nossa economia publica e privada. Se a circulação da riqueza é a sua phase mais importante pois que generaliza o aproveitamento das utilidades produzidas, é obvio que, sem os meios de se transportar, resultariam inanes os esforços do trabalho, o emprego de capital, a feracidade do sólo, a efficiencia das industrias.

A que ficariam reduzidos os nossos campos de lavoura e criação, os nossos centros de actividade rural, as nossas florestas ligniferas,

as nossas jazidas metallicas, os nossos mares e rios piscosos, os nossos litoraes salineiros, se não foram os prestimos valorizantes dos transportes maritimos e terrestres ?

Em regra, póde dizer-se que não ha paiz rico e inteiramente bem defendido, sem grandes rêdes, rodo e ferroviarias, que approximem e solidarizem os seus nucleos de população e tornem possivel a facil circulação da riqueza extrahida ou manipulada. Assim é que o Brasil, sendo naturalmente um celeiro de materias primas dos tres aspectos da riqueza — vegetal, animal e mineral — é, todavia, pobre porque ainda não produz o bastante para o seu consumo, não tem sobras a permutar, nem dispõe dos transportes modernos necessarios á vastidão do seu territorio.

Esta afigura-se-me a ultima expressão do nosso problema economico: insufficiencia de transportes, donde derivam as difficuldades de instrucção publica nos pontos afastados das metropoles e o entorpecimento do trabalho, sem larga applicação util e remunerativa.

Suggere-me estas considerações o segundo volume do Sr. Max Vasconcellos — *Vias brasileiras de communicação* — onde estuda esse aturado especialista a linha do centro da Estrada de Ferro Central do Brasil e seus ramaes. O terceiro e o quarto subsequente serão consagrados a Angra e á linha auxiliar, na conformidade da taxionomia, a que houve de cingir-se o autor, para observancia do seu methodo.

Ao que nos diz o Sr. Max Vasconcellos no seu resumo historico, foi na regencia do padre Feijó que se pensou, pela primeira vez, em ligar o Rio de Janeiro ás provincias de S. Paulo e Minas por meio de via-ferrea. Uma lei de 31 de outubro de 1835 autorizava a concessão desse privilegio por 40 annos, dobrados para 80 em 1840, quando assumiu esse encargo o Dr. Thomaz Cochrane, organizando-se, então, uma companhia para tal fim. Mas a infausta concessão caducou duas vezes, pela impossibilidade de realizar o capital; o que levou o governo a uma directa intervenção nessa improrogavel iniciativa, a que estavam condicionados os mais altos interesses do paiz.

O visconde do Rio Bonito, Caetano Furquim de Almeida, João Baptista da Fonseca, J. C. Mayrink e Militão de Souza tomaram a vanguarda do emprehendimento e conseguiram que, em 9 de maio de 1855, fossem decretados os estatutos da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, iniciando-se as obras em 11 de junho do mesmo anno. Correram ellas com tanto afinco e celeridade que, a 29 de março de 1858, ou sejam tres annos depois, se abria ao trafego o primeiro trecho da linha entre esta capital e Queimados.

E foi assim, com o entrave daquellas vicissitudes que não desnortearam os estadistas do imperio, mas, pelo contrario, os fizeram mais deliberados e perseverantes, que conseguimos encurtar a enorme distancia entre a Côrte, Rio de Janeiro, S. Paulo e Minas, que pu-

deram para logo receber o impulso da nossa politica de centralização, pela natureza do regimen.

E não nos detivemos mais na dilatação daquella enorme conquista, que tão propicia foi ao grandioso futuro economico das tres provincias contiguas, nas quaes se fizeram sentir todos os beneficios e vantagens do progresso, pela simples facultação dos transportes ferroviarios.

Essa historia instructiva e edificante do nosso senso economico, da nossa diligencia administrativa, vem episodialmente narrada pelo Sr. Max Vasconcellos em 396 paginas, illustradas de gravuras, de *schemas* e pequenos mappas, que deixam a materia perfeitamente esclarecida e documentada. Ali se encontra em artistica miniatura a chronica dos logares, onde se erigiram as estações, por entre as quaes hoje se estende a linha do centro com os seus ramaes, servindo aos grandes nucleos de actividade industrial, agricola e pastoril, decorrentes dos seus bons prestimos.

Este livro, que faz honra ao civismo, á preparação technica, aos esforços do seu autor, encerra com os seus informes ferroviarios, iconographicos e estatisticos, uma aprazivel e pitoresca corographia das zonas mineira e fluminense servidas pela Central. Ha mesmo um certo esmero eruditivo na averiguação dos dados historicos, na explicação dos toponymicos, na urdidura das narrativas, que se mostram em tudo bem proporcionadas e correntias.

CARLOS D. FERNANDES.

(D'*O Paiz*, de 22 de junho de 1927.)

* * *

O 2º volume desta publicação que acabamos de receber, veiu confirmar plenamente o que, ha um anno, aqui dissemos sobre a importancia da obra, tão corajosamente encetada pelo Sr. Max Vasconcellos.

Com effeito, a 19 de julho de 1926, depois de resumida noticia do livro, publicavamos o seguinte:

"E' um livro para estar em todas as salas de leitura dos nossos hoteis e casas de pensão, em todos os paquetes nacionaes ou estrangeiros que navegam para o Rio de Janeiro e na banca de todos os que trabalham na imprensa, porque constitue uma das melhores propagandas, intelligente e sériamente feita, do que temos de util e bom, quanto a vias de communicação."

O 2º volume, tratando agora da "Linha do Centro e seus ramaes", confirma plenamente a nossa previsão e constitue, no genero, uma obra como não se encontra outra egual em nossa literatura; porquanto o Sr. Max Vasconcellos fez ao mesmo tempo obra de engenheiro e technico, de historiador, de geographo, de pesquisador ethnographico, e de literatura tambem, de modo que,

acmpanhando a linha ferrea, vae ao mesmo tempo descrevendo, illustrando, esclarecendo e documentando tudo de que se possa ter necessidade de saber sobre as terras, logarejos, estações, villas e cidades percorridas, historiando todo o desenvolvimento da vida social, politica, economica e commercial de cada localidade e seus municipios, dos Estados do Rio, de S. Paulo e de Minas.

Por isso, repetimos, essa obra é unica no genero, por ser a mais ampla e completa em todos os sentidos, de dados mais seguros e verdadeiros, e enriquecida de numerosas photographias, plantas e mappas nitidamente impressos.

(D'*A Noite*, de 27 de Agosto de 1927).

* * *

Em aprimorada edição apresenta-nos o autor de *Vias de Communicações Brasileiras*, uma obra notavel quer sob o ponto de vista technico, quer de apurada investigação historica, escripta em linguagem elegante e facil.

O segundo volume que temos em mãos percorremo-lo com interesse até aos minimos detalhes, podendo affirmar com segurança que é o trabalho mais perfeito de quantos no genero conhecemos.

O excellente livro de Max Vasconcellos pela distribuição que o seu autor deu á materia que enche umas centenas de paginas, torna-se utilissimo tanto ao viajante como ao touriste, constituindo ainda um valioso vehiculo de propaganda do Brasil digno de bafejo official quasi sempre rebelde ao auxilio das boas iniciativas.

As monographias historicas de todos os logares alcançados pelos Estradas de Ferro, de que trata o elegante volume, são completas e de um admiravel poder de synthese. Os variados mappas que aqui e alli nos apparecem, são perfeitos, minuciosos. As illustrações nitidas, dentro dos limites da paginação, e de uma escolha feliz e patriotica. As plantas das cidades são o que ha de mais moderno, referendando-as muitas indicações elucidativas.

E', emfim, um livro que attingiu, sem favor, e com galhardia, um successo justo e merecido o que só por si representa uma recompensa moral ao talento e á competencia technica do seu autor.

(D'*A Manhã*, de 28 de Setembro de 1927).

* * *

Vias Brasileiras de Communicação — Com este titulo acaba de publicar o Sr. Max Vasconcellos um grosso volume de cerca de 400 paginas sobre a Estrada de Ferro Central do Brasil, linha do Centro e ramaes, o 2° da série que o autor pretende publicar.

O livro abre com um ligeiro historico da estrada e traz, a seguir, uma descripção da linha e das localidades por ella servidas, informações sobre as estradas que convergem para a linha do

Centro, incluindo as de rodagem, etymologia e origem dos nomes das estações e noticia sobre os municipios atravessados pelas linhas da Central, parte esta muito util aos viajantes.

O trabalho do Sr. Max Vasconcellos é enriquecido com numerosas photographias, mappas e plantas que muito illustram a materia versada.

E' pois, uma obra que se recommenda por diversos titulos e, sobretudo, porque constitue não só um excellente guia como tambem um utilissimo vehiculo de propaganda.

A edição é esmerada e está nitidamente impressa, em optimo papel.

Muito grato ao autor pela offerta do livro.

(Do *Brasil Ferro-Carril,* de 30 de Junho de 1927).

* * *

VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

E' este o titulo de um volume dado á publicidade pelo Sr. Max Vasconcellos. Chega-nos agora ás mãos o segundo volume referente a tudo que concerne á linha do centro e ramaes da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Pelo titulo ve-se que se trata de obra de grande utilidade e aquelles que o folheiam verificam que o trabalho é de facto de grande valor e não menor proveito.

O autor na sua primeira pagina homenagêa os directores que estimularam a publicação do livro, os engenheiros Carvalho Araujo e Fernando Zander.

Trata-se de um repositorio de informações de reaes vantagens a todos que se desejem servir das linhas da Central.

A par dos instructivos e elucidativos informes, ha, no livro, materia de muito interesse e recommendavel por sua leitura amena. Os nossos agradecimentos ao autor pelo exemplar que teve a gentileza de nos enviar.

(Da *Revista de Estradas de Ferro,* de 15 de Julho de 1927).

* * *

O Sr. Max Vasconcellos acaba de dar uma 2ª edição de sua importante obra — 'Vias Brasileiras de Communicação — A Estrada de Ferro Central do Brasil — Linha do Centro e ramaes". Trata-se do paciente esforço de um apaixonado dos estudos das nossas grandes ligações ferroviarias. O sr. Max Vasconcellos, já na 1ª edição desta obra, confessava o seu plano de abranger em quatro volumes os assumptos que devem mais directamente inte-

ressar ao publico e ao futuro da Estrada de Ferro Central do Brasil. Nesse 1° volume, realizou principalmente o trabalho do pesquizador. E, nesse particular, seu esforço merece todos os encomios, proporcionando um conhecimento facil de toda a vida da Central, desde a Regencia do Padre Diogo Antonio Feijó, quando se tratou, pela primeira vez, da ligação da heroica cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro ás provincias de Minas e São Paulo. Os dados e informações que se encontram nesse livro são abundantissimos, sendo indispensaveis á consulta dos estudiosos dos aspectos da vida brasileira. A edição de agora é illustrada, trazendo photographias que testemunham o progresso das regiões percorridas pela Central como ainda mappas utilissimos. Por outro lado, o autor, comprehendendo a finalidade da divulgação do seu livro, deu uma grande amplitude ás informações economicas e de colonização, sobre as mesmas regiões. O seu livro nesse particular, é um verdadeiro *vademecum*, indispensavel aos proprios viajantes, que nelle encontrarão disposições de leis e regulamentos.

(Do *Correio da Manhã*, de 26 de Fevereiro de 1928).

* * *

São tão raras, entre nós, as publicações de caracter informativo, guias, roteiros e indicadores de nossas vias de communicação urbana e central, navegação e turismo, que o aparecimento de um trabalho dessa natureza, criteriosamente elaborado, não só concorre para o preenchimento dessa lacuna, tão sensivel em um paiz como o Brasil, que necessita ser largamente conhecido, como ainda deve despertar o mais franco apoio e sinceros applausos daquelles a quem cabe o encargo de promover o desenvolvimento de nossas pittorescas cidades do interior e grandes e futuros centros de commercio.

E' desta natureza o livro que, sob o titulo — "Vias Brasileiras de Communicação" — acaba de oferecer ao publico o sr. Max Vasconcellos, funccionario da Central do Brasil; o trabalho é fruto de muita observação, paciencia e tenacidade e representa, sem favor, um excellente repertorio de informações não só para os interessados em conhecerem o traçado, movimento principal da via-ferrea nacional e suas ramificações, como as localidades por que faz passagem, cidades e povoados por ella servidos. Sob este ponto de vista o livro é de utilidade indiscutivel.

O que porém, torna o trabalho em verdadeiro guia para o viajante, veranista, commerciante e turista, guia indispensavel e magnifico é o precioso conjuncto de noticias que nelle se reunem, relativas a outras estradas de ferro do paiz, companhias de navegação, viação aerea, indicação de hoteis, theatros, ruas e repartições publicas a que, de momento, podemos ter necessidade de recorrer.

A parte do livro, que se refere á Capital da Republica, é um completo roteiro para o estrangeiro que nos visita, e da mesma natureza são as informações que nelle se encontram sobre as cidades por que passa a Central e seus diversos ramaes. Por isso o — "Vias Brasileiras de Communicação" — não é livro de simples interesse dos que procuram informações sobre a Central e outras vias-ferreas; elle é mais do que promette o proprio titulo — é livro de propaganda e propaganda intelligente de todas as grandes cidades do interior, de nossas estações termaes e maiores centros de commercio nessas vastissimas regiões por onde se extendem os trilhos da Central e as linhas que della se derivam.

O que acaba de fazer agora o operoso e diligente sr. Max Vasconcellos, dando-nos esse magnifico e util trabalho, devem mandar fazer os governos dos grandes Estados, por onde já se vae encaminhando o turismo, que se desenvolve, e bem pertinho de nós deveria emprehender o Lloyd Brasileiro, cujos interesses muito poderiam ganhar com isso e muito mais o paiz a que essa empresa de navegação está obrigada a servir.

Mas o Lloyd... — C.

(D'*O Jornal*, de 6 de Março de 1928).

* * *

"As Vias Brasileiras de Communicação" que o Dr. Max de Vasconcellos deu á publicidade, numa edição muito bem documentada, constituem um trabalho de competencia technica de primeira ordem e estão por isso chamadas a prestar as melhores e mais abundantes informações a quem queira orientar-se sobre as estradas de ferro brasileiras, especialmente sobre a nossa principal via ferrea. Além disso é um livro de propaganda das coisas da Central do Brasil.

O trabalho do Dr. Vasconcellos abrange, sobre o assumpto de que se occupa, larga materia e documentação compacta, contendo mappas minuciosos, estampas variadas, reproducções de linhas, perfis, etc. Tudo isso illustra o trabalho consciencioso do autor com precisão e competencia.

O historico da nossa principal via-ferrea abre o livro, seguindo-se-lhe de uma descripção da linha e das localidades, informações sobre as estradas tributarias da Central do Brasil, incluindo as rodovias construidas e indicações das que se estão construindo ou projectadas. Apparecem ainda informações sobre a origem dos nomes das estações, noticias sobre os municipios servidos pela linha ferrea.

Numa mera noticia, vindo, apenas dar a conhecer ao publico a existencia deste livro, não é possivel dar uma idéa completa do que elle seja, missão tanto mais difficil quanto o volume é vasto, de mais

de 500 paginas, e se alguma coisa ainda se póde accrescentar, para indicar a natureza da obra e que muito a recommendará, é que as *Vias Brasileiras de Communicação,* resumem um guia magnifico para quem pretenda conhecer toda a região atravessada pela Central, desde a sua estructura physica, até as condições sociaes, os recursos economicos, a vida commercial, como indicações de estabelecimentos de primeira ordem, hoteis, etc.

A parte final do trabalho do Sr. Max Vasconcellos abrange horarios de trens, logares de passeios pittorescos, cinemas, legações e consulados, theatros, esportes, bancos, companhias de navegação, viação aerea, pontos de vender estampilhas, assistencia publica, policia civil, maritima e militar, repartições publicas, etc., etc., fechando o volume uma relação alphabetica das estações, linhas a que pertencem e distancia que separa uma da outra.

Como se vê, *As Vias Brasileiras de Communicação* são um indice autorizado e precioso para quantos desejam conhecer ou viajar pelas nossas estradas de ferro.

(Do *Jornal do Commercio,* de 2 de Maio de 1928.)

* * *

O Dr. Max de Vasconcellos acaba de publicar, em segunda edição, seu livro "Vias Brasileiras de Communicação".

Esse trabalho representa um esboço, o ponto de partida de uma importante publicação de uma obra de vulgarização de conhecimentos amplos, minudentes e exactos, não só sobre a Central do Brasil, como sobre as outras estradas e os municipios por ella percorridos.

O volume em apreço descreve a linha do Centro, e todos os ramaes daquella ferrovia.

Essa linha, como se sabe, liga o Estado de Minas a esta capital.

Os ramaes são os de Angra, de S. Paulo, de Lima Duarte, Piranga, Ponte Nova, Santa Barbara, Diamantina e Montes Claros.

A classificação de linha do centro, a que liga as estações de D. Pedro II e Independencia, diverge da classificação official.

O autor explica os motivos em que se baseou para seguir essa orientação.

Dá uma breve noticia historica da linha, uma descripção succinta desta e dos ramaes, das localidades servidas por estes e por aquella, informações sobre as estradas que convergem para a linha do Centro, incluindo as de rodagem, etymologia ou origem dos nomes das estações e informações contendo: a historia, descripção da séde, hoteis, população, etc., dos municipios percorridos pela linha; estações, suas posições kilometricas, altitudes e datas de inauguração; tunneis; planta da linha e das estradas de ferro para ella convergentes; perfil e kilometragem da linha.

O livro dá ainda amplas informações sobre as condições dos transportes.

O capitulo quarto refere-se a esta capital, que descreve a largos traços, tal como o faz com S. Paulo, Bello Horizonte e demais cidades, villas, aldeias ou simples povoados.

Contém plantas não só da linha e dos ramaes, como ainda desta cidade, de S. Paulo, Bello Horizonte, Ouro Preto e outras e photographias sem conta de estações, cidades, etc.

E', sem duvida, um livro utilissimo, não apenas para turistas, viajantes e passageiros, mas ainda para quantos queiram conhecer essa região do paiz servida pela Central.

(D'*O Globo*, de 20 de Março de 1928.)

* * *

Refeito de anterior edição e agora de tal arte accrescido, é este agora um livro novo e interessantissimo. O seu principal objecto é o da informação util e exacta sobre a nossa principal via ferrea e isso daria apenas para um guia pratico, como existem outros. O autor, porém, embellezou o trabalho, dando escorços historicos e geographicos de grande valia. Assim é que encontramos numerosas cartas topographicas das cidades do interior e dos suburbios, e, a par de noticias historicas, a averiguação dos nomes tupys e das denominações coloniaes antigas e muitas dellas esquecidas ou substituidas por outras.

Centenas de gravuras aprimoram o livro, que, sem embargo de mais de 520 paginas, constitue uma leitura attrahente para todos, tanto melhor quanto a linguagem é, sem emphase, muito cuidada, o que é raro e digno de nota em livro de tal natureza.

As *Vias de Communicação*, certamente pela utilidade que representam, hão de ter numerosas edições. Não ha outro livro que nesse formato reuna tantas informações de utilidade, não só para os technicos, cômo para o leitor commum.

O autor reproduz alguns juizos de revistas technicas, do Club de Engenharia, de Victor Konder, Carvalho Araujo, Luis Carlos, E. Schlobach e Ubaldo Lobo, todos de notoria competencia no assumpto.

Juntamos a estas a nossa fraca autoridade de bibliophilo.

João Ribeiro.

(D'*O Jornal do Brasil*, de 14 de Março de 1928.)

* * *

Sr. Dr. Max Vasconcellos.

Tenho a maior satisfacção de vos communicar que o Conselho Director, em sessão de 22 do corrente, approvou unanimemente a seguinte moção, apresentada pelo Sr. José Dunham:

"O Club de Engenharia, tomando conhecimento da publicação, feita recentemente, do 2° volume do trabalho organizado pelo funccionario da E. F. Central do Brasil, Dr. Max Vasconcellos, denominado "Vias Brasileiras de Communicação", e tendo em vista a grande utilidade dessa publicação, já como repositorio de informações de todas as localidades servidas pela referida Estrada, já como memoria descriptiva de todo o traçado da linha, indicando nominalmente os cursos dagua atravessados e de todos os valles percorridos, etc., além de noticia historica, resolve congratular-se com o Dr. Max Vasconcellos pelo seu minucioso, cuidadoso e utilissimo trabalho, dando desta resolução conhecimento ao mesmo senhor".

Officio dirigido ao autor pelo Director interino do Club de Engenharia, Sr. Dr. José Agostinho dos Reis, em 30 de Julho de 1927.

* * *

Rio de Janeiro, 25 de Fevereiro de 1928.

Prezado Sr. Dr. Max Vasconcellos.

Muito lhe agradeço a offerta gentil de um exemplar da 2ª edição do substancioso volume que em bôa hora consagrou á Estrada de Ferro Central do Brasil, como inicio á série intitulada "Vias Brasileiras de Communicação".

Posso assegurar-lhe que a minha impressão, á leitura da 1ª edição do seu trabalho, subiu de ponto neste meu novo contacto com a sua actividade de pesquizador e de coordenador de tudo quanto se prenda á historia ferroviaria do paiz. Seu livro, claro e conciso, é, pela abundancia dos informes geographicos, como pelo caracter pittoresco das descripções, um guia seguro e um companheiro ameno para as longas viagens pela Central.

Com os testemunhos de sympathia do leitor ás ordens

VICTOR KONDER.

* * *

Rio, 29 de Junho de 1927.

Presado Am.° Sr. Dr. Max Vasconcellos.

....

Não ha como deixar de louvar e engrandecer, mesmo dentro dos acanhados limites de carta intima, escripta ás pressas, por atrazada, o grande esforço, a paciente e acurada investigação, o cuidado na concatenação dos assumptos, a intelligente e bôa ordem na sua disposição, encontradas no utilissimo trabalho, a que se propôz, com

tanta fé, paciencia e coragem e ao qual vae dando o mais cabal desempenho.

Excellente repositorio de informações de valor, honestamente fornecidas, o seu trabalho prestará inestimavel serviço a todos os que precisam inteirar-se de taes assumptos ou mesmo aos que o procurem manusear por simples curiosidade. Para o futuro será grande o seu valor subsidiario, porquanto, ao que me conste, nada ha compendiado ou compilado sobre o assumpto, de indiscutivel interesse e importancia.

Felicitando-o, portanto, muito sincera e cordialmente, agradeço ainda a generosidade da dedicatoria apposta ao exemplar com que me distinguiu.

Faço votos para que o merecido successo da obra compense o seu arduo trabalho e o conforte e anime a proseguir em tão louvavel e patriotico emprehendimento.

Abraçando-o, renova suas sinceras e effusivas felicitações e agradecimentos o

Att.° amigo sempre ás ordens,

J. CARVALHO ARAUJO.

* * *

Rio, 12-10-1927.

Prezado amigo Max.

Saudações cordeaes.

Tenho a agradecer sua delicadeza enviando-me o seu livro "Vias Brasileiras de Communicação". Felicito-o sinceramente pelo trabalho, que, attestando sua competencia no assumpto, proporciona a quantos o lerem preciosas informações, instructivas e interessantes.

A parte relativa á Estrada de Ferro Central do Brasil — Linha do Centro e Ramaes — que me foi dado conhecer, é uma valiosa contribuição para o estudo de corographia do Brasil, da maior utilidade e incontestavel proveito.

Cumpre ter a perseverança necessaria para proseguir na tarefa que, si é de vantagem para a Central, tambem o é para todo o paiz, que fica, por esse livro, conhecendo a sua principal e mais rica via ferrea, tendo della a mais minuciosa e completa noticia.

Com sincera estima sauda-o, agradecido, o

Att.° am.° obrig.°

JOSÉ BONIFACIO.

* * *

Rio, 26 de Outubro de 1927.

Prezado patricio Sr. Dr. Max Vasconcellos.

Percorri, no seu excellente livro, toda a *Linha do Centro e ramaes da Estrada de Ferro Central do Brasil.* Digo — percorri — porque a leitura valeu por uma viagem com todos os gosos que eu teria se a realizasse, não em tão encantador vehiculo (*comes facundus in via pro vehiculo est,* disse um latino) mas em comboio, direi até: mais commoda porque, na fluencia dos seus periodos, talhados em bom vernaculo, não ha temer desastres, nem esbarros e solavancos, como os que, ás vezes, nos trambolham os trens, ainda nos melhores carros Pullman. O seu trabalho não é sómente uma exposição technica, é tambem um guia, e dos melhores, e mais agradaveis, no qual vêm descriptos os sitios atravessados pelas linhas, com o que nelles ha de curioso como pittoresco, historico e artistico. Os conceitos nelle expendidos são os mais justos e opportunos e prouvera a Deus e aos governos fossem elles tomados na devida conta. As linhas ferreas (a comparação é serodia, mas é a que mais calha) são como arterias e veias por onde a vida corre, infiltrando-se nas terras, fecundando-as, á maneira dos rios, não com o beneficio das aguas, mas com o elemento humano, e o que elle agita e carrêa: já a instrucção, já o commercio, já a noticia do mundo, já a defesa levada rapida ás lindes mais remotas. Orgulhamo-nos da posse de immenso territorio, e rico, mas territorio vago, corpo inerte, sem alma, tanto como o deserto. E mais serve ao homem um pequeno oasis, onde acampe uma caravana e tenha sombra e refresco, do que um areal que se prolongue em horizontes desdobrados, todo elle sáfaro, ondulado em dunas.

O seu livro merece lido e meditado: lido, porque é interessante e instructivo; meditado, porque está cheio de lições de grande proveito aos responsaveis pela sorte do Brasil. Telegraphos e vias ferreas, eis as duas forças vitaes das nações, os dois propulsores maximos do Progresso, correspondendo ao que são no corpo os nervos e o sangue — os primeiros, a communicação espiritual — o aviso, a confabulação, a noticia, a palavra, emfim; as segundas, o movimento, a acção. Mas... treguas aos commentarios.

Fique como remate desta, com o meu agradecimento ao prazer que me deu, o louvor que merece por haver realisado obra tão nobre de sciencia, de arte e de patriotismo.

Patricio e sincero admirador,

COELHO NETTO.

* * *

Rio de Janeiro, 7-9-27.

Caro amigo Max Vasconcellos.

Affectuosos cumprimentos.

Aproveito a grande significação nacional do dia de hoje — 7 de Setembro — para dizer-lhe, com emoção especifica, o meu pensamento sobre o seu trabalho "Vias de Communicação Brasileiras" que, além das demais qualidades exigidas pelo assumpto, tem o cunho do labor patriotico.

Nunca realizei, pela Central, viagem tão agradavel como a que fiz, lendo a sua obra. Você substituiu, na Central, a roda pela asa. Fui de D. Pedro II a Pirapora e a Norte, levado pelo vôo da fantasia, tão de molde ao meu espirito sonhador. E percorri a Estrada inteira com olhos de vêr, verificando todos os pormenores da linha, sem a trepidação desarticulante do trem, que me acompanha, ha 26 annos, vibrando-me nos tympanos a ruidosa canção do meu destino ferroviario.

Apresento-lhe, sem rebuços, meus cumprimentos. O seu livro interessa, a um tempo, ao literato e ao technico. Lendo-o, tem-se a impressão de cantar o que se apprende.

Não ha meio mais suave de apprender.

Muito grato, pela generosa dedicatoria com que me distinguiu, sou seu amigo, confrade e admirador attento

Luis Carlos.

* * *

Rio, 8 de Julho de 1927.

Meu caro Vasconcellos.

Saudações attenciosas.

Accuso em meu poder o 2° volume de "As Vias Brasileiras de Communicação", que tiveste a gentileza e a lembrança de enviar-me.

Excusado é dizer-te quão bôa foi a impressão, que tive ao lel-o e no meu fraco modo de entender ainda sobrepujou de muito o primeiro.

Não precisas de palavras de alento e conforto para proseguires na trilha encetada, pois o teu exito é crescente, porém, os meus votos são que, daqui para deante os successos se succedam em progressão geometrica.

Conta commigo para elevar ainda mais o teu merito e a tua inquebrantavel energia, synthetizados na obra que acaba de apparecer, como patriota que faço questão de ser, por ver em teu trabalho a propaganda do nosso caro Brasil.

Acceita por isso meus effusivos cumprimentos pelo teu merecido triumpho.

Com todo o apreço, do teu admirador attencioso

ERNESTO SCHLOBACK.

* * *

Max.

Recebi o 2º volume das "*Vias Brasileiras de Communicações*".

Agradecido pela remessa do livro e pelas palavras amaveis da nota preambular.

Examinei avida e attentamente todas as paginas da publicação e venho agora apresentar-te os meus parabens, pela obra realisada, avaliando — pela minha experiencia — todo o esforço e todo o trabalho que tiveste para a entregar á publicidade.

Nada mais nos alegra do que a consciencia de ter produzido alguma cousa de util e essa alegria agora deves possuir — serena e reconfortante.

Rio, 22/6/27.

Um abraço do teu

UBALDO

* * *

Rio, 25 de Fevereiro de 1928.

Meu querido Max Vasconcellos:

Acabo de ler, no exemplar com que V. me presenteou, o seu belíssimo trabalho, belíssimo e de bom patriota, — *Vias Brasileiras de Communicação*, e cumpro gostosamente, nestas linhas, o dever de manifestar ao autor a minha gratidão pelos encantadores momentos que me proporcionou a leitura do seu livro.

Atraído pela sua maneira de escrever — linguagem flexivel, elastica, harmoniosa, colorida e correcta — fiz agradavel e instructiva viagem de caminho de ferro em carruagem excelente de comboio rápido.

V., meu caro Max, desde a quadra saudosa em que ambos estudavamos no Colegio de Pedro II, revelou notável gôsto no

cultivo da nossa lingua, e foi um aluno que meu pai e nosso mestre de português naquela antiga, célebre e amada casa sempre distinguiu com particular apreço. Continuou V. a estudar o nosso formoso idioma, leu os grandes autores, praticou a arte de escrever. O exercicio e os bons modelos aperfeiçoaram-lhe a linguagem e, como só escreve de coisas que comprehendeu bem, dá-nos livros como este que acabo de ler, e que me parece escripto com simplicidade elegante e clara.

Abraça-o o seu velho amigo mt.º grato

MARIO BARRETO.

* * *

O livro do Sr. Max Vasconcellos expõe a organização da nossa principal via ferrea — a Central. Faz isso com methodo, sytheticamente, estudando a linha do Centro e os ramaes, examinando o problema de transportes, a situação ferroviaria do Rio de Janeiro, e dando por fim informações varias, todas ellas uteis.

Seria difficil prehencher melhor o fim para que foi escripto.

MEDEIROS E ALBUQUERQUE.

(Chronica literaria do *Jornal do Commercio,* de 25 de Março de 1928).

* * *

No genero, é a primeira publicação que se perpetra no Brasil e constitue um verdadeiro Baedeker nacional, de cuja falta muito se ressentem os nossos fóros de paiz conhecido e procurado por estrangeiros de todas as procedencias.

Ou o turista ou o homem de negocios ou aquelle que viaja levado por um interesse scientifico, encontra no livro um fóco de informações precisas sobre a historia, os recursos economicos, as riquezas mineraes e a geographia dos municipios servidos pela linha.

Procurando amenizar a aridez das informações technicas e estatisticas de que na sua mór parte se compõe o livro, o autor consegue, pelo seu estylo claro, elegante, correntio, tornar leve e agradavel a leitura do volume.

Que as *Vias Brasileiras* prosigam na realização completa da obra que tanta honra faz ao civismo do seu autor, são os nossos votos.

(D'*A Rua*).

* * *

"E' uma obra utilissima e patriotica: pela riqueza e exatidão das informações será não sómente um excellente guia, mas um instrumento de propaganda de nosso paiz."

(Trecho da carta de 17 de Junho de 1926, em que o Dr Francisco Sá, então Ministro da Viação, agradecia a offerta do livro).

* * *

Trechos de officios dirigidos á Administração da Estrada, agradecendo a remessa da 2ª edição do livro:

Este livro concorrerá para o engajamento de turistas para o Brasil" — *Blue Star Line.*

"Queira V. Ex. aceitar congratulações por tão valioso serviço prestado ao paiz". — *Archivo Nacional.*

"E' um livro util e interessante sob qualquer ponto de vista" — *Lloyd Sabaudo.*

* * *

O Dr. Heinz Stinner, Conselheiro Technico das Estradas de Ferro do Reich Allemão, quando esteve no Brasil, em 1928, fez as mais enthusiasticas referencias á presente obra.

* * *

No officio em que a administração da Estrada pedia, em 1928, autorização ao Ministro para aceitar a proposta dos editores da 3ª edição lê-se: "Tratando-se de obra que interessa de perto o serviço desta via ferrea, materia que, de prompto servirá para resolver em certos casos, duvidas que não raro surgem, principalmente em pontos afastados desta Capital, esta Directoria julga-se no dever de propugnar a sua publicação..."

* * *

Egualmente, na informação prestada pela administração, em 1933, no requerimento em que o autor pediu ao Ministro a impressão da 4ª edição pela Imprensa Nacional, lê-se:

"O livro de que trata o presente requerimento é de utilidade, quer para a Estrada quer para o publico, que della se utiliza. Constitue um repositorio de dados que, com grande proveito para o serviço, temos necessidade de consultar a todo momento, não só para a solução de questões suggeridas em processos, como para prestar informações".

Quando da "Campanha de S. Paulo", foram, pelo Excellentissimo Senhor Capitão Lima Camara, então Director da Estrada, distribuidos alguns exemplares das *Vias Brasileiras de Communicação,* a varios officiaes do Exercito. O autor pediu ao mesmo Sr. Capitão Lima Camara que lhe désse o insuspeito e honroso testemunho do Director militar da Estrada sobre a utilidade estrategica do modesto trabalho.

S. Ex., que na sua meteorica passagem pela alta administração da Central deixou um luminoso sulco de sympathia e bem querer de todos os seus subordinados, S. Ex. (cujo testemunho pessoal por si só honraria sobremaneira a presente obra) quiz, generosamente, levar a sua nimia gentileza a limites inesperados, que muito desvanecem o autor do livro; e provocou a seguinte e alentadora carta:

Rio de Janeiro, 29 de Abril de 1933.

Estado Maior do Exercito, 4ª Secção.

Ao Sr. Capitão Lima Camara.

Attenciosas saudações.

Em resposta a sua carta de hontem datada, devo declarar-lhe que, de facto, o meu camarada quando na direcção da E. F. C. B. teve a gentilesa de offerecer á 4ª Secção do E. M. E. dois exemplares da obra *Vias Brasileiras de Communicação.* (A Estrada de Ferro Central do Brasil — Linha do centro e Ramaes — e Linha Auxiliar), da autoria do Dr. Max Vasconcellos.

O trabalho do Dr. Max Vasconcellos, representa realmente uma bôa fonte de informações condensando com muita proficiencia dados colhidos em fontes autorizadas sobre as linhas da Central do Brasil, o que facilita sobremodo a consulta de todos quantos necessitem se utilizar dessa rêde ferroviaria.

Nesta Secção, temos frequentemente reccorrido, com proveito, ás informações contidas na obra do Dr Max.

Por isso, julgo-o merecedor de estimulo, para que não esmoreça no proposito de fazer uma nova e ampliada edição do seu trabalho.

Com especial apreço, continúa a seu dispôr o

Camdª. Admº. e Amgº.

TENENTE CORONEL ARY PIRES,

Chefe interino da 4ª Secção.

* * *

Sobre a utilidade da obra e os serviços que porventura tivesse prestado, foi tambem pedido o precioso parecer do Dr. Caetano Lopes Junior, já por duas vezes Director da Central, e que, representando a Revolução de 1930, administrou com habilidade inegavel e completa efficiencia os dois terços da extensão total da Estrada em poder dos revolucionarios.

S. Ex., com fidalga gentileza que muito penhora o autor, respondeu com a seguinte honrosa carta:

Rio, 7-5-933.

Presado Sr. Dr. Max Vasconcellos.

Saudações cordiaes.

Sempre considerei de muita utilidade o seu trabalho intitulado *Vias Brasileiras de Communicação*. De tudo quanto se tem publicado é o mais minucioso no genero.

Realmente, na opportunidade a que se refere nesta sua carta, o seu livro prestou-me grande serviço.

Am°. e Cr°. Attento.

CAETANO LOPES *JUNIOR*.

* * *

A parte inicial das "Vias Brasileiras de Communicação", do sr. Max Vasconcellos, é das que mais avultam em publicações desse genero no paiz. Copiosamente documentado sabe elle redigir de modo escorreito e não mostra nenhuma sympathia pelos solecismos.

....

Accentuemos que o volume equivale a uma excellente chorographia. Detalhes topographicos, historicos e etymologicos completos. E tudo pontilhado de notas pittorescas em que se sente um espirito arejado e sadio. Trata-se de um Baedeker dos mais amenos e viaja-se agradabilissimamente em companhia do sr. Vasconcellos.

....

Nem ha como deixar de applaudir o autor quando se insurge contra a estupida mania da mudança de nomes nas estações da Central. Nada mais hilariante que a barafunda desse "changez de place".

Francamente, já é tempo de applicar uma cura de bom senso aos

governantes para que não continuem a atrapalhar a vida dos moradores da roça com essas constantes alterações de nomenclatura. Ou então, debaixo de cada letreiro de estação, colloquem ligeiros traços biographicos do varão homenageado, uma vez que não figuram elles no Larousse nem foram mettidos em nenhum pantheão historico.

Nós outros, que vimos de percorrer o livro do sr. Max Vasconcellos, bem sabemos quem foram elles. Mas os pobres contribuintes do interior, não conhecedores desse bello livro, têm obrigação de ser melhor informados pela administração da Central quanto ao padroeiro ferroviario do sitio em que residem...

Deixemos, porém, essas minucias. Melhor é refazer, em companhia do Sr. Max Vasconcellos, a viagem que fiz tantas vezes á minha Parahyba do Sul, no tempo em que lá ia encontrar pae e mãe. Viajemos. Não sei de melhor cicerone.

....

AGRIPPINO GRIECO.

(Vida literaria d'*O Jornal,* de 15 de Julho de 1934.)

Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1934